L. 10. Kraków, dnia 10 sierpnia 1902. Rocznik XXIII.

DZIENNIK ROZPORZĄDZEŃ
dla stoł. król. miasta Krakowa.

Przedpłatę roczną 2 kor. składać można w biurach Komisarzy obwodowych. Właściciele domów w Krakowie otrzymują Dziennik rozporządzeń bezpłatnie.

KONTRAKTY,

zawarte między Gminą miasta Krakowa a Towarzystwem tramwajowem, względnie Krakowską Spółką tramwajową, regulujące urządzenie kolei konnej a względnie kolei elektrycznej w Krakowie.

I. Kontrakt z dnia 9 października 1896.

WYPIS PIERWSZY.

L. R. 1021. Działo się w Krakowie w Wielkiem Księstwie Krakowskiem w biurze prezydyalnem Ratusza miejskiego, w domu pod liczbą 4 przy placu Wszystkich Świętych, dnia **dziewiątego października roku tysiącznego ośmsetnego dziewięćdziesiątego szóstego.**

Przedemną, Doktorem praw Kazimierzem Bystrzonowskim, zastępcą ces. król. notaryusza w Krakowie, do miejsca na wstępie wyrażonego na żądanie stron przybyłym, stawili się znani mnie osobiście Panowie: Jaśnie Wielmożny Józef Friedlein, Prezydent miasta Krakowa, tudzież radcy miejscy: Wielmożni Jan Rotter, Dyrektor Szkoły przemysłowej i Władysław Nowacki, emerytowany inspektor kolei północnej Cesarza Ferdynanda, wszyscy trzej działający imieniem Gminy miasta Krakowa na zasadzie uchwały pełnej Rady miasta Krakowa z dnia 12 lipca 1894 roku do L. 37519/94, która w odpisie urzędowym z księgi protokołów posiedzeń Rady miejskiej do aktu niniejszego pod A) zostaje dołączoną i jego integralną część stanowi — oraz Wielmożni Dr Faustyn Jakubowski, adwokat krajowy i Leopold Mussil, Dyrektor tramwaju w Krakowie, obaj działający imieniem Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" (Tramvays Autrichiennes Cracovie et Extensions) w Brukseli, na zasadzie pełnomocnictwa z daty Bruksela dnia 19 maja 1896 roku w oryginale francuskim, jako też w urzędowem tłómaczeniu na język niemiecki do aktu niniejszego pod B) dołączonego — wszyscy stawający do czynności prawnych zdolni, w Krakowie zamieszkali i zeznali w mojej obecności imieniem stron, przez siebie reprezentowanych, następującej osnowy

UMOWĘ.

Art. I. Gmina miasta Krakowa zawarła z Bankiem Belgijskim (Banque de Belgique), stałą siedzibę w Brukseli mającym, o urządzenie i utrzymywanie kolei konnej w Krakowie kontrakt w formie aktu notaryalnego, w Krakowie dnia 25 listopada 1881 roku do L. R. 17342 przed notaryuszem Stefanem Muczkowskim zeznany, któryto kontrakt w artykułach I. do XXXIII. wzajemne prawa i obowiązki obydwóch stron kontraktujących stanowczo określa. Cesyą z daty Bruksela dnia 13 marca 1883 roku odstąpił Bank belgijski wszelkie swoje prawa i obowiązki z kontratku rzeczonego z daty Kraków dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 Towarzystwu akcyjnemu „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" (Tramvays Autrichiennes Cracovie et Extensions), a Towarzystwo to, przyjmując na siebie wszelkie prawa i obowiązki Banku Belgijskiego z kontraktu rzeczonego — uzyskało uchwałę Rady miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1885, którą stosownie do artykułu XVIII. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r. do L. R. 17342 Rada miasta Krakowa przyjęcie przez Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" w Brukseli praw i obowiązków Banku Belgijskiego z kontraktu o urządzenie i utrzymywanie kolei konnej w Krakowie, dnia 25 listopada 1881 roku do L. R. 17342 zawartego, do wiadomości przyjęła i złożoną przez Bank Belgijski kaucyę dziesięć tysięcy złotych (10000) wal. austr. (Art. XXII. kontraktu) na rzecz Towarzystwa „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" przepisać postanowiła.

Tym sposobem stało się, że kontrakt, w formie aktu notaryalnego w Krakowie dnia 25 listopada 1881 r. L. R. 17342 o urządzenie i utrzymywanie kolei konnej w Krakowie między Gminą miasta Krakowa a Bankiem Belgijskim w Brukseli zawarty, obecnie w całej osnowie Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" w Brukseli względem Gminy miasta Krakowa — a Gminę miasta Krakowa względem tegoż Towarzystwa bezwarunkowo obowiązuje — co też obydwie strony, niniejszą umowę zawierające uznają, i stwierdzają.

Art. II. Ponieważ Gmina miasta Krakowa, uznając potrzebę urządzenia w Krakowie nowych torów kolei konnej stosownie do artykułu II. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 postąpiła, Towarzystwo zaś akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" na istniejącym już torze kolei konnej Most Podgórski-Dworzec kolei szyny zmienić i istniejące zwrotnice (stosownie) do art. IV. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 przedłużyć postanowiło i w tym względzie między obydwiema stronami układ do skutku przyszedł, przeto obydwie strony kontraktujące zawierają niniejszem w myśl artykułu

XXVII. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 następującą kontrakt ten uzupełniającą umowę, która z kontraktem z daty Kraków 25 listopada 1881 roku, L. R. 17342, jedną całość stanowić i obydwie strony kontraktujące bezwarunkowo obowiązywać ma.

Art. III. 1) Gmina miasta Krakowa zezwala na odnowienie istniejącego już toru kolei konnej Most Podgórski-Dworzec kolei w ten sposób, aby w miejsce obecnie istniejących szyn położone były wyłącznym kosztem Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ nowe szyny stalowe systemu najnowszego, według rysunku w grudniu 1893 roku przedłożonego i przez komisyę tramwajową imieniem Gminy miasta Krakowa przyjętego.

2) Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ obowiązuje się równocześnie z wymianą w istniejącym torze starych szyn na nowe przywrócić i uporządkować bruki, gdzieby takowe zerwało, w sposób należyty własnym kosztem, używając na ten cel dawnego materyału, o ile takowy według uznania Gminy do brukowania odpowiednim się okaże. W razie potrzeby dostarczy Gmina miasta Krakowa brakującego materyału brukowego, z wyjątkiem tego materyału, który z powodu przystósowania go (przycięcia) do przedstawionego odmiennego profilu nowych szyn odpadnie, a który zastąpić ma spółka.

Art. IV. 1) Gmina miasta Krakowa zezwala na przedłużenie na istniejącym już torze kolei konnej Most Podgórski - Dworzec kolei istniejących zwrotnic kosztem Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ w sposób, jak takowy na podstawie protokołu Komisyi reambulacyjnej z dnia 5 października 1894 roku i dołączonego do tegoż planu c. k. Namiestnictwo we Lwowie reskryptem z dnia 13 października 1894 r. L. 81880 zatwierdziło, a mianowicie:

a) Zwrotnica, zaczynająca się przy moście Podgórskim na Wiśle, ma być poprowadzoną dalej przez Wolnicę, naprzeciw szkoły na Kazimierzu ma być razem z obecnym torem przełożona na drugą stronę ulicy Krakowskiej i przy domu Nr. 15 ma się złączyć z torem pojedynczym w odległości osi poniżej ustalonej;

b) zwrotnica, znajdująca się na Stradomiu, naprzeciw Komendy Korpusu, ma być przedłużona z jednej strony do połowy ulicy Dietlowskiej, z drugiej strony w ulicę Grodzką do zamurowanego portalu arsenału;

c) zwrotnica na placu św. Piotra rozciągniętą zostanie do rogu budynku Komendy twierdzy, Nr. domu 57 z jednej, a do wylotu ulicy Senatorskiej z drugiej strony;

d) w Rynku zacznie się zwrotnica naprzeciw dużej latarni (vis à vis domu Blaua i Epsteina Nr. 12) i zakończy się w linii prostej poprzecznej, powstałej z połączenia punktu, na którym stoi duża latarnia gazowa — z ostatnim widzialnym od latarni narożnikiem kościoła Panny Maryi;

e) na końcu ulicy Floryańskiej urządzoną być ma zwrotnica wzdłuż domów Nr. 53 i 55 do użycia w długości 30 metrów;

f) poza chodnikiem plantacyjnym między bramą Floryańską a Rondlem bramy Floryańskiej zacznie się ostatnia zwrotnica i dojdzie przez ulicę Basztową, Lubicz, aż do dworca kolei.

2) W razie wykonania podkopu pod koleją żelazną na ulicy Lubicz zastosuje się Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ do nowej sytuacyi na własny koszt bez żadnego regresu i bez prawa do odszkodowania za możliwe ograniczenie ruchu w czasie robót około podkopu.

3) Na szlakach dwutorowych wynosić ma odległość szyny od trotoaru 1—1$^1/_2$ metra (jeden do półtora metra). Wyjątek stanowi Rynek główny. Na ulicy Basztowej mają tory pozostać w *status quo*. Odległość osi torów, idących koło siebie, powinna wszędzie wynosić 2·40 metrów (dwa metry i czterdzieści setnych metra). Tam, gdzie odległość ta obecnie jest większą, nastąpić ma ich zbliżenie do wymienionego wymiaru.

4) Bruki na przedłużonych zwrotnicach istniejącego już toru uporządkuje Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ pod dozorem budownictwa miejskiego w należyty sposób własnym kosztem, używając na ten cel dawnego materyału, o ile go organa miejskie do użycia za stosowny uznają. Brakującego materyału dostarczy rzeczone Towarzystwo, które zresztą tak co do urządzenia bruków jak i opłat za następne używanie tychże zastósować się ma do postanowień artykułu V. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku, L. R. 17342.

5) Co do czyszczenia ze śniegu i lodu przedłużonych zwrotnic obowiązywać mają postanowienia artykułu XI. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r., R. L. 17342.

Art. V. Gmina miasta Krakowa zezwala, a Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ obowiązuje się własnym kosztem położyć w mieście Krakowie i w ruch wprowadzić najpóźniej do końca roku tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego szóstego (1896) nową linię kolei konnej z Rynku głównego wzdłuż linii A-B, ulicą Szewską i Karmelicką, poczynając od istniejącej już linii w Rynku przy kościele Maryackim, a kończąc takową u wału kolejowego lub przy Parku krakowskim, stósownie do uchwały Rady miasta, a to według planu do protokołu Komisyi reambulacyjnej z dnia 28 grudnia 1895 roku, ze zastrzeżeniami Magistratu miasta Krakowa, uchwałą z dnia 25 lipca 1895 r. L. 30337 objętemi, przedłożonego, przyczem Towarzystwu przyznaje się prawo położenia na tej nowej linii drugiego toru, po zatwierdzeniu przedłożyć się mających w tym celu planów przez Radę miasta.

W sprawie budowy rzeczonego toru nowego kolei konnej postanawiają strony kontraktujące szczegółowo:

1) Ruch na linii kolei konnej Rynek - Park krakowski prowadzony być ma tak, że wozy chodzić mają po sobie w odstępach piętnastu minut. W lecie kursować będą wozy od 7 (siódmej) godziny rano do 8 (ósmej) godziny wieczór, w zimie zaś od 7$^1/_2$ (pół do ósmej) godziny rano do 6$^1/_2$ (pół do siódmej) godziny wieczór. Towarzystwu wolno jednak ruch urządzić w krótszych odstępach i przez dłuższy czas.

2) Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ uporządkuje bruki na nowej linii Rynek-Park krakowski, pod dozorem budownictwa miejskiego w należyty sposób własnym kosztem, używając na ten cel dawnego materyału, o ile go organa miejskie do użycia za stosowny uznają. Brakującego materyału

dostarczy Towarzystwo, które zresztą w tym względzie postąpić ma według artykułu V. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku, L. R. 17342.

Gdyby Gmina chciała dawny materyał brukowy lub szosowy odmienić na inny i takowego sama dostarczyła, Towarzystwo „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ obowiązane jest tym dostarczonym materyałem robotę brukarską własnym kosztem wykonać.

3) Bruki i szosy, doprowadzone przez Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ do porządku, utrzymywać będzie nadal Gmina miasta Krakowa w dobrym stanie, Towarzystwo zaś płacić będzie na ten cel piętnaście (15) centów od metra pojedynczego toru, a trzydzieści (30) centów od metra podwójnego.

4) Co do czyszczenia ze śniegu i lodu nowego toru kolei konnej Rynek-Park krakowski, obowiązywać mają obydwie strony kontraktujące postanowienia artykułu XI. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r., L. R. 17342.

5) Materyał, przeznaczony do zbudowania nowego toru, ma być równej dobroci i tejże samej konstrukcyi, jak materyał nowy, użyty na dawnej linii Most Podgórski-Dworzec kolei, o czem art. IV. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku, L. R. 17342, postanawia.

6) Nowa linia kolei konnej Rynek-Park krakowski podzieloną być ma na dwie sekcye, a mianowicie Rynek-Kościół Karmelicki — i Kościół Karmelicki-Park krakowski. Cena jazdy za całą linię wynosić ma sześć (6) centów w I. klasie, a cztery (4) centy w II. klasie; zaś za każdą z pojedynczych sekcyj cztery (4) centy w I. klasie, a trzy (3) centy w II. klasie.

Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ zaprowadzi bilety przejściowe (*Umsteigskarten*) z dawnej linii kolei konnej na nową i odwrotnie.

W razie korzystania z nowej linii kolei konnej w połączeniu z dawną linią, ceny jazdy za sekcyę Most Podgórski-Park krakowski i odwrotnie wynosić mają najwyżej dwanaście (12) centów w I. klasie, a ośm (8) centów w II. klasie, zaś za sekcyę Stara poczta-Park krakowski ośm (8) centów w I. klasie, a sześć (6) centów w II. klasie.

7) W razie niedotrzymania terminu, oznaczonego do położenia i wprowadzenia w ruch nowej linii kolei konnej Rynek - Park krakowski, zapłaci Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ tytułem kary konwencyonalnej po trzydzieści (30) złotych wal. austr. za każdy dzień zwłoki.

Art. VI Strony kontraktujące oświadczają, że we wszystkich kwestyach — tak sprawy zmiany szyn i przedłużenia zwrotnic dawnego toru kolei konnej Most Podgórski-Dworzec kolei — jak i nowego toru kolei konnej Rynek-Park krakowski — dotyczących, a niniejszym kontraktem nie dotkniętych, — obowiązywać mają postanowienia kontraktu notaryalnego z daty Kraków dnia 25 listopada 1881 roku, L. R. 17342, które, o ile niniejszym kontraktem szczegółowej zmianie nie uległy — obydwie strony kontraktujące w całej pełni obowiązywać mają.

Art. VII. Dawna linia kolei konnej Most Podgórski-Dworzec kolei i nowa linia Rynek-Park krakowski — stanowić mają jedną całość, dlatego też strony kontraktujące postanawiają, że wszelkie postanowienia kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku, L. R. 17342, odnoszące się do dawnej linii, o ile tym kontraktem zmienione nie zostały, zastosowanie mieć mają i co do nowej linii. W szczególności zaś postanawiają strony kontraktujące, że koncesya, ze strony Gminy miasta Krakowa na urządzenie nowego toru kolei konnej Rynek-Park krakowski udzielona, skończy się równocześnie z koncesyą na linię: Most Podgórski-Dworzec kolei — czyli, że artykuł XXI. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku, L. R. 17342, i co do nowej linii Rynek - Park krakowski pełne ma zastosowanie.

Art. VIII. Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ obowiązane jest wszelkim przepisom o kolejach konnych, przez Władze wydanym, i w czasie trwania koncesyi, przez Gminę miasta Krakowa temuż Towarzystwu nadanej, wydać się mającym, pod własną odpowiedzialnością zadosyć uczynić, a zarazem wystarać się u Rządu o koncesyę na budowę linii Rynek-Park krakowski.

Art. IX. Wszystkie koszta stemplowe, notaryalne i należytości skarbowe od niniejszego kontraktu poniesie wyłącznie Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ z własnych funduszów, bez wszelkiego regresu do Gminy miasta Krakowa.

Art. X. Wypisy aktu tego, o unieważnienie którego dla jakichkolwiek przyczyn, nawet z przyczyny pokrzywdzenia nad połowę wartości, obydwie strony wszelkiego działania się zrzekają, wydawane będą każdej stronie w tylu egzemplarzach, ile ich zażądają.

Akt ten, zeznającym głośno i dosłownie odczytany, zeznający za zgodny z wolą swoją uznali i przyjęli, a w dowód tego akt niniejszy w mojej obecności wraz ze mną, zastępcą c. k. notaryusza, własnoręcznie podpisali. (Podpisano). W imieniu Gminy miasta Krakowa: Józef Friedlein, prezydent w. r.; Jan Rotter, radca miasta w. r.; Władysław Nowacki, radca miasta w. r. W imieniu Towarzystwa „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“: Dr. Faustyn Jakubowski w. r., Leopold M. Mussil w. r.; Dr. Kazimierz Bystrzonowski w. r. (Stampilia). Dekretem c. k. Sądu krajowego w Krakowie z dnia 26 lutego 1896 L. 7346 mianowany zastępcą c. k. notaryusza w Krakowie. (M. P.).

Odpis załącznika A) aktu L. R. 1021.

Odpis. Protokół obrad pełnej Rady miejskiej. Posiedzenie nadzwyczajne 30 w kadencyi z dnia 12 lipca 1894. Obecni. Przewodniczący: Prezydent miasta Friedlein Józef. I. Vice-Prezydent miasta: Dr. Pieniążek Karol. Sekretarz Rady miejskiej: Groele Adam. Radcy miejscy: 1) Dr. Asnyk Adam, 2) Beringer Wandalin, 3) Birnbaum Juda, 4) Dr. Boroński Lesław, 5) Ks. Dr. Chotkowski Władysław, 7) Chmurski Roman, 9) Dr. Domański Stanisław, 12) Friedlein Józef, 13) Geisler Jan, 14) Dr. Hajdukiewicz Jan, 16) Dr. Ichheiser Michał, 17) Dr. Jakubowski Faustyn, 18) Jawornicki Józef, 19) Dr. Jordan Henryk, 20) Dr. Kasparek Franciszek, 22) Dr. Kohn Maksymilian, 24) Landau Hirsch, 25) Dr. Leo Juliusz, 26) Mendelsburg Albert, 28) Nowacki Władysław, 32) Dr. Paszkowski Stanisław, 34) Dr. Pieniążek Karol, 36) Hr. Dr. Potocki Andrzej, 38) Redyk Wiktor, 39) Rehman Stanisław, 40) Dr. Rosenblatt Józef, 42) Rotter Jan, 43) Rząca Karol, 44) Schmelkes Mojżesz, 45) Slęk Franciszek, 47) Styczeń Wawrzyniec, 51) Szpakowski Witalis, 54) Dr. Weigel Ferdynand, 56) Dr. Wi-

szniewski Ludwik, 58) Dr. Zoll Fryderyk. Ogólna liczba Radców obecnych łącznie z I. Wicepr. 34. Radcy miejscy: Chrzanowski, Chyliński, Epstein, Dr. Horowitz, Knaus, Kwiatkowski, Muczkowski, Dr. Paszkowski Franciszek, Pawlikowski, Dr. Popiel, Słonecki, Szancer, Szarski, Dr. Szlachtowski, Hr. Dr. Tarnowski, Wentzel, Hr. Wodzicki (17) nieobecność swą na tem posiedzeniu usprawiedliwili.

Nie usprawiedliwili zaś nieobecności swojej Radcy: Federowicz, Dr. Obaliński, Dr. Pareński, Dr. Propper, Dr. Rothwein, Tilles (6).

Początek posiedzenia o godz. 5 min. 30 popołudniu.

Po przyjęciu protokołu z ostatniego posiedzenia zaprasza przewodniczący do podpisania protokółu niniejszego Radców miejskich Dra Ichheisera i Dra Kasparka.

IV. L. 37519/94.

Imieniem Sekcyi I. uzasadnia Rm. Nowacki następujący wniosek w sprawie tramwajowej:

I. 1) Rada miasta zgadza się na system nowych szyn stalowych, odpowiadających zupełnie rysunkom, przedłożonym w grudniu 1893 r. 2) Równocześnie z wymianą szyn starych na nowe w istniejącym torze przywróci i uporządkuje Spółka tramwajowa pod dozorem budownictwa miejsk. bruki w miejscach, gdzie takowe zerwała, w należyty sposób, używając na ten cel dawnego materyału, o ile tenże według uznania Gminy do brukowania odpowiednim się okaże. W razie potrzeby dostarczy Towarzystwo tramwajowe brakującego materyału brukowego. —

Votum. Wniosek mniejszości.

2. Równocześnie z wymianą szyn starych na nowe w istniejącym torze, przywróci i uporządkuje Spółka tramwajowa pod dozorem budownictwa miejskiego bruki, gdzie takowe zerwała, w należyty sposób, używając na ten cel dawnego materyału, o ile tenże według uznania Gminy do brukowania odpowiednim się okaże. W razie potrzeby dostarczy Gmina brakującego materyału brukowego, z wyjątkiem tego materyału, który z powodu przystosowania go (przycięcia) do przedstawionego odmiennego profilu nowych szyn odpadnie, a który zastąpić ma Spółka.

II. Gmina zezwala na przedłużenie istniejących zwrotnic w następujący sposób: 1) Zwrotnica, zaczynająca się przy moście na Wiśle, ma być przeprowadzona dalej przez Wolnicę, naprzeciw szkoły na Kazimierzu razem z obecnym torem przełożona na drugą stronę ulicy Krakowskiej, i przy domu Nr. 15 złączyć się z torem pojedynczym w odległości osi, poniżej ustalonej. 2) Zwrotnica, znajdująca się na Stradomiu, naprzeciw Komendy Korpusu, ma być przedłużona z jednej strony do połowy ulicy Dietlowskiej, z drugiej strony w ulicę Grodzką do zamurowanego portalu arsenału. 3) Zwrotnica na placu Ś. Piotra rozciągnięta zostanie do rogu Komendy twierdzy, Nr. domu 57 z jednej, a do wylotu ulicy Senatorskiej z drugiej strony. 4) W Rynku zacznie się zwrotnica naprzeciw dużej latarni (vis à vis) domu bankowego, i zakończy się w linii prostej poprzecznej, powstałej z połączenia punktu, na którym stoi duża latarnia gazowa, z ostatnim widzialnym od latarni narożnikiem kościoła Panny Maryi. 5) Na końcu ulicy Floryańskiej urządzona być ma zwrotnica wzdłuż domów Nr. 53 i 55 do użycia w długości 30 metrów. 6) Poza chodnikiem plantacyjnym, między bramą Floryańską a Rondlem bramy Floryańskiej, zacznie się ostatnia zwrotnica, i dojdzie przez ulicę Basztową, Lubicz, aż do dworca kolei. 7) W razie wykonania podkopu pod koleją żelazną na ulicy Lubicz, zastósuje się Towarzystwo tramwajowe do nowej sytuacyi na własny koszt, bez żadnego regresu za ograniczenie ruchu w czasie robót. 8) Na szlakach dwutorowych wynosić ma odległość szyny od trotoaru 1—1½ metra. Wyjątek stanowi Rynek główny. Na ulicy Basztowej mają tory pozostać w status quo. Odległość osi torów żelaznych koło siebie powinna wszędzie wynosić 2.40 metrów. Tam gdzie obecnie jest większa, nastąpić ma ich zbliżenie do wymienionego wymiaru. 9) Towarzystwo „Tramwaje austr. Krakowa i przedłużeń“ obowiązuje się własnym kosztem położyć i w ruch wprowadzić najpóźniej do roku 1896 nową linię kolei konnej z Rynku głównego wzdłuż linii A—B, ulicą Szewską i Karmelicką, poczynając od istniejącej linii w Rynku przy kościele Maryackim, a kończącym się u wału kolejowego lub przy parku Krakowskim, stosownie do uchwały Rady miasta. — Otwarcie tej linii nastąpić ma najpóźniej w dwa lata po ukończeniu przedłużenia zwrotnic na starej linii. — Towarzystwu przyznaje się prawo położenia na tej nowej linii drugiego toru, po zatwierdzeniu przedłożonych planów przez Radę miasta.— 10) Ruch na linii Rynek—Park Krakowski prowadzony będzie tak, że wozy chodzić mają po sobie w odstępach 15 minut. W lecie kursować będą wozy od 7-mej rano do 8-mej wieczór, w zimie od 7½—6½ wieczór. — Towarzystwu wolno ruch urządzić w krótszych odstępach i przez dłuższy czas. — 11) Towarzystwo uporządkuje bruki na nowej linii i na przedłużonych zwrotnicach starego toru, również pod dozorem budownictwa miejskiego w należyty sposób, używając na ten cel dawnego materyału, o ile go organa miejskie do użycia za stosowny uznają. Brakującego materyału dostarczy Towarzystwo tramwajowe, które zresztą postąpić ma według art. V kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r. Gdyby Gmina chciała dawny materyał brukowy lub szosowy odmienić na inny, i takowego sama dostarczyła, Towarzystwo obowiązane jest tym dostarczonym materyałem robotę brukarską własnym kosztem wykonać. 12) Bruki i szosy, doprowadzone przez Spółkę do porządku, utrzymywać będzie nadal Gmina w dobrym stanie, Spółka zaś płaci na ten cel 15 ct. od metra pojedynczego toru, a 30 ct. od metra podwójnego. 13) Do czyszczenia ze śniegu i lodu przedłużonych zwrotnic i linii: Rynek — Ogród Krakowski, obowiązywać będą postanowienia art. XI kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r. 14) Materyał, przeznaczony do zbudowania nowego toru, winien być równej dobroci i tejże samej konstrukcyi, jak materyał nowy na starej linii. 15) W razie niedotrzymania terminu, oznaczonego w punkcie 9-tym, zapłaci Spółka tytułem kary konwencyonalnej 30 złr. za każdy dzień zwłoki. 16) Spółka tramwajowa obowiązuje się w roku 1895 przedłożyć Gminie plany, budować się mającej linii Rynek—Ogród Krakowski, do potwierdzenia, Gmina obowiązuje się nawzajem najpóźniej w 4 miesiące po przedłożeniu planów zawiadomić Towarzystwo, czy te plany potwierdziła, lub jakich zmian sobie życzy. 17) Koncesya na nowe linie kończy się równocześnie z koncesyą na linię pierwotną.

III. We wszystkich kwestyach tutaj niedotkniętych, obowiązuje kontrakt z dnia 25 listopada 1881 r.

IV. Nowa linia ma być podzielona na 2 sekcye:

Rynek—Kościół karmelicki i Kościół karmelicki—Park Krakowski.

Cena jazdy za całą linię wynosi 6 ct. w I-szej klasie, 4 ct. w II-giej klasie, zaś za każdą z pojedyńczych sekcyi 4 ct. w I-szej klasie, 3 ct. w II-giej klasie. Towarzystwo zaprowadzi bilety przejściowe (Umsteigskarten) ze starej linii na nową, i odwrotnie. W razie korzystania z nowej linii w połączeniu ze starą, ceny jazdy za sekcyę Most Podgórski—Ogród Krakowski, i odwrotnie, wynosić mogą najwyżej 12 ct. w I-szej, 8 ct. w II-giej klasie; zaś za sekcyą Stara poczta—Ogród Krakowski 8 ct. w pierwszej, 6 ct. w drugiej klasie.

V. Wszystkie koszta stemplowe, notaryalne i należytości prawne kontraktu na powyższych postanowieniach zawrzeć się mającego, poniesie wyłącznie Towarzystwo tramwajowe z własnych funduszów bez żadnego regresu do Gminy.

VI. Do zawarcia i podpisania kontraktu w myśl powyższych zasad, upoważnia się p. Prezydenta, oraz Radców pp. Jana Rottera i Władysława Nowackiego.

VII. Gmina uchwala budowę linii tramwajowej od końca ulicy Zwierzynieckiej przez tę ulicę, ulicę Wiślną, Rynek główny, ulicę Sławkowską i ulicę Długą, aż do końca ulicy Długiej, i wzywa Towarzystwo tramwajowe, aby w myśl art. II-go kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r. oświadczyło się co do wykonania budowy tej linii. Punkt (1) pierwszy ustępu I. wniosku przyjęto po krótkiej dyskusyi. Rm. Nowacki odczytuje 2-gi punkt ustępu I. wniosku, w sprawie uporządkowania bruku, a następnie odczytuje tenże wniosek mniejszości w komisyi w tej sprawie i występuje w obronie wniosku mniejszości. Rm. Rotter w dłuższej mowie uzasadnia wniosek mniejszości i prosi w interesie całej sprawy o przyjęcie tegoż. Rm. dr. Hajdukiewicz wyjaśnia przebieg sprawy na posiedzeniu Komisyi tramwajowej i Sekcyi I. Rm. dr. Rosenblatt prosi o wyjaśnienie, jak wysoki będzie koszt uporządkowania bruku. Rm. Dr. Styczeń sądzi, że biuro techniczne winno wypracować dokładny kosztorys, ile przebrukowanie będzie kosztowało, bo całą ulicę trzeba będzie przebrukować, skoro tor zostanie przełożony na drugą stronę tejże ulicy. Rm. dr. Kohn jest zdania, że, jeżeli Gmina nie jest obowiązaną do dostarczenia bruku, to nie ma i kilkaset reńskich na wyrzucenie; jeżeli zaś na podstawie kontraktu jest do tego obowiązana, o czem mowca jest przekonany, to musi Gmina i większy wydatek ponieść. Zbyt wielkich kosztów mowca się nie obawia, bo Towarzystwo daję robotę. Z tych powodów mowca będzie głosował za wnioskiem mniejszości. Referent wyraża kwestyę kosztów materyału, i oznajmia, że budownictwo miejskie przedłożyło piśmienny kosztorys na przebrukowanie.— Rm. hr. dr. Potocki żałuje, że nikt nie przemawia za wnioskiem większości; zaznacza, że wydatek na bruk nie jest rzeczą obojętną, bo może wywrócić cały budżet, a nie wiadomo, czy znajdzie się pokrycie na ten wydatek. W tej samej kwestyi przemawiają jeszcze Radcy miejscy Rotter i dr. Hajdukiewicz. Rm. Domański sądzi, że sprawa jeszcze nie jest dojrzałą do powzięcia uchwały, koszta nie są obliczone, dla tego wnosi, by sprawę zwrócić do Sekcyi I. Wiceprezydent dr. Pieniążek zbija wniosek dra Domańskiego, a in merito przemawia za wnioskiem mniejszości. Dyskusyę zamknięto. Rm. dr. Styczeń zbija zdanie, jakoby Gmina była obowiązaną ponosić koszta materyału; zresztą Towarzystwo żąda coś nowego, dlatego i Gmina może nowe żądanie postawić, i wnosi: „Zwraca się sprawę tramwajową Sekcyi I i II celem zbadania i zestawienia rachunkowego kosztu projektowanych przeróbek, i ewentualnie obmyślenia funduszów na pokrycie tych nadzwyczajnych wydatków.“ — Na zapytanie Prezydenta oświadcza Rm. dr. Domański, iż się przy swym wniosku nie upiera. Referent wyjaśnia przedewszystkiem, dla czego zatrzymał referat, mimo, iż głosował za wnioskiem mniejszości; dalej zbija obawy co do kosztów; budownictwo miejskie obliczyło je na kwotę 7800 złr., ale to jest za wysoka suma. Rm. Rotter oznajmia, iż w tej chwili dyrektor tramwaju, który znajduje się na galeryi, oświadczył mu, iż musi bezzwłocznie przystąpić do budowy, chociażby Rada dzisiaj uchwały nie powzięła. Rm. dr. Rosenblatt wnosi, by posiedzenie przerwać na 5 minut, celem porozumienia się z p. Mussilem, czyby Gmina nie mogła dać jakiś ryczałt na bruki. Rm. dr. Kohn sprzeciwia się temu wnioskowi. Rm. dr. Rosenblatt polemizuje z dr. Kohnem. W głosowaniu wniosek dra Stycznia i wniosek większości Sekcyi I upadł, zaś wniosek mniejszości przyjęto Z kolei przystępuje referent do odczytania II-go ustępu wniosków i demonstruje rysunkiem położenie zwrotnic. Na wniosek Rm. dr. Jordana przyjęto en bloc wszystkie dalsze ustępy wniosków, tj.: II, III, IV, V, VI, VII. Na tem zamknął Prezydent o godzinie 7 minut 30 wieczorem posiedzenie jawne, a zarządził posiedzenie tajne.— Prezydent Friedlein Józef, mp., Radcy miejscy: dr. Ichheiser Michał, mp., dr. Kasparek Franciszek, mp. Sekretarz prezydyalny Groele Adam, mp. Zgodność niniejszego odpisu z oryginałem stwierdzam. Kraków, dnia 7 sierpnia 1896. (Podpisano) A. Groele, wr. (M. P.).

Odpis załącznika B) aktu L. R. 1021. Nr. 188.

Im Jahre 1800 sechs und neunzig, am neunzehnten Mai, vor dem Herrn Victor van der Stegen de Putte, Notar, wohnhaft in Brüssel, in Anwesenheit der unterzeichneten Zeugen sind erschienen: 1. Herr Gustav Kumps, Ingenieur, wohnhaft in Ixelles; 2. Herr Gustav Michelet, Ingenieur, wohnhaft in Brüssel; 3. Herr Franz Philippson, Bankier, wohnhaft in Brüssel; 4. Herr Friedrich Nonnenberg, Ingenieur, wohnhaft in Saint Josse ten Noode; 5. Herr Oskar Petri, Direktor der „Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“, wohnhaft in Nürnberg; 6. Herr Max Meyer, Kaufmann, wohnhaft in Nürnberg. Alle sechs dem unterzeichneten Notar bekannt. Der Erste Präsident, der Zweite delegirte Administrator, der Dritte, Vierte, Fünfte und Sechste Administrator der anonymen Gesellschaft unter der Firma „Tramvays Autrichiennes Cracovie et Extensions“, deren Sitz in Brüssel ist, und deren Statuten durch Urkunde durch Herrn van den Eynde, zur Zeit Notar in Brüssel, am acht und zwanzigsten Februar 1800 drei und achtzig aufgestellt und laut Protokoll vom selben Notar am zwölften März 1800 acht und achtzig, abgeändert worden sind. Welch Erscheinende, unter Vorsitz des obengenannten Herrn Kumps, als Verwaltungsrath der anonymen Gesellschaft versammelt, folgendes erklärt haben: In der Sitzung vom zwölften Juli 1800 vier und neunzig hat der Krakauer Stadtrath beschlossen, dass das nun von der Gesellschaft: „Tramvays Autri-

chic‿nes Cracovie et Extensions" vorgelegte System der Stahlschienen für die in Krakau existirende Tramvay seitens des Stadtrathes acceptirt, dass die Verlängerung der Weichen bewilligt, und dass die Gesellschaft verpflichtet ist, eine neue Tramvaylinie vom Ringplatze über die Schuster- und Karmelitengasse bis zu Krakauer Parkanlagen längstens bis zum Jahre 1800 sechs und neunzig zu bauen und in Betrieb zu setzen, auch wurden in der genannten Sitzung die speciellen Bedingungen der Aenderung der Schienen und des Baues der neuen Linie sowie der Verlängerung der Weichen beschlossen mit dem, dass darüber ein neuer Vertrag mit der genannten Gesellschaft abgeschlossen werden soll, wovon die Gesellschaft mittelst Bescheides des Krakauer Stadtmagistrates vom dreissigsten Juli 1800 vier und neunzig, Zahl 37519, verständigt wurde, daher zum Abschlusse dieses Vertrages und respective zur Annahme der in der genannten Sitzung des Stadtrathes beschlossenen Bedingungen seitens der Gesellschaft zu ihrem Bevollmächtigten Herrn Doktor Faustin Jakubowski, Advokaten in Krakau. und Herrn Leopold Mussil, Direktor der Tramvay in Krakau, zu ernennen und ihnen das Recht einzuräumen, alle in der genannten Sitzung vom Krakauer Stadtrathe beschlossenen Rechte und Verpflichtungen und respective alle Bedingungen namens der Gesellschaft anzunehmen, darüber einen Vertrag abzuschliessen und denselben zu fertigen, sowie überhaupt die Bedingungen des Baues und Betriebes der genannten neuen Linie zu verabreden und darüber den schriftlichen Vertrag mit der Gemeinde der Stadt Krakau abzuschliessen. Worüber Akt laut Project. In Brüssel, im Geschäftslokal, Boulevard Bischofsheim No. 26 aufgestellt. In Anwesenheit der Herren Florimond Meunier und Friedrich de Pourcq, ersuchte Zeugen, beide wohnhaft in Brüssel. Nach Vorlesung haben Erscheinende nebst Zeugen und Notar unterzeichnet. (Gezeichnet) G. Kumps, G. Michelet, F. Philippson, F. Nonnenberg, O. Petri, Max Mayer, F. Meunier, De Pourcq, F. N. van der Stegen de Putte. Eingeschrieben in Brüssel Süd, am zwanzigsten Mai 1800 sechs und neunzig. Band 912 fo. 34 Vo. 1 ein Blatt. Empfangen zwei Franken vierzig Centimen. Der Einnehmer (gezeichnet) Guilleaume. Für richtige Abschrift (gezeichnet) V. van der Stegen de Putte. Zur Beglaubigung der obstehenden Unterschrift des Herrn van der Stegen de Putte, Notar in Brüssel, Brüssel, den 21. Mai 1896. Der Präsident des Gerichtes erster Instanz, gez. H. van Moorsel. Zur Beglaubigung der obstehenden Unterschrift des H. van Moorsel durch das Ministerium der Justiz, Der General-Sekretär, Brüssel, den 28. Mai 1896, gez. Graison de Latour. Zur Beglaubigung der obstehenden Unterschrift des H. de Latour, Brüssel, den 21. Mai 1896. Für den Minister für auswärtige Angelegenheiten, Der Direktor, gez. E. Crablé. Zur Beglaubigung der obstehenden Unterschrift des belgischen Auswärtigen Amtes, Brüssel, den 28. Mai 1896, K. u. K. Oester.-Ung. Gesandschaft. gez. Schaffgotsch. Die dem französischen Originale sub. No. 188 gleichlautende Uebersetzung bescheinigt, Brüssel, den 28. Mai 1896. Der gesetzliche Uebersetzer M. Bracke mp. (L. S.). Vu pour legalisation de la Signature de M. Bracke, Max Richard Arthur apposée cidéssus. St. Josse-ten-Noode, le 29. Mai 1896. Pr. Le Bourgmestre (wyraz nieczytelny) Délégué (podpis nieczytelny) (L. S.) Angenommen Dr. Faustin Jakubowski, mp., Leopold M. Mussil, mp.

L. R. 1020. Poświadczam, że znani mnie osobiście Wny. dr. Faustyn Jakubowski, adwokat krajowy, i Leopold Mussil, dyrektor tramwaju w Krakowie, obaj w Krakowie zamieszkali, niniejsze pełnomocnictwo jako przyjmujący, w mojej obecności własnoręcznie podpisali. W Krakowie, dnia dziewiątego października roku 1800 dziewięćdziesiątego szóstego. (Podpisano) Dr. Kazimierz Bystrzonowski, w. r. (Stampilia). Dekretem c. k. Sądu krajowego w Krakowie z d. 26/II 1896, L. 7346, mianowany zastępcą c. k. notaryusza w Krakowie (M. P.). (Do niemieckiego tłomaczenia pełnomocnictwa doszyty jest francuski oryginał, który w niniejszym wypisie zostaje opuszczony).

Potwierdzam zgodność niniejszego wypisu pierwszego na rzecz Gminy miasta Krakowa wydanego, z oryginałem, w aktach moich notaryalnych do L. R. 1021 przechowanym, spisanym na czterech arkuszach, stemplami po 50 ct. opatrzonych, oraz zgodność odpisów dwóch załączników z oryginalnymi załącznikami, do aktu L. R. 1021, doszytymi, z których pierwszy na trzech arkuszach spisany, i trzema stemplami po 50 ct. jest opatrzony, a drugi stemplem za 1 złr. jest opatrzony. Nadmieniam, że oryginał niniejszego aktu został c. k. głównemu Urzędowi podatkowemu w Krakowie celem wymiaru należytości skarbowej dnia 15 października 1896 roku zgłoszony i w rej. B. poz 3485/896 wpisany.

W Krakowie, dnia dwudziestego drugiego października roku 1800 dziewięćdziesiątego szóstego.

Dr. Kazimierz Bystrzonowski mp.

Dekretem c. k. Sądu krajowego w Krakowie, z dnia 26/II 1896, L. 7346, mianowany zastępca c. k. Notaryusza w Krakowie. (L. S.) (Stampilia).

II. Kontrakt z dnia 11 czerwca 1898 r.

WYPIS PIERWSZY.

L. R. 3.896. Działo się w Krakowie, w Wielkiem Księstwie Krakowskiem, w biurze prezydyalnem Ratusza miejskiego przy placu Wszystkich Świętych, pod numerem trzecim, dokąd podpisany cesarsko-królewski notaryusz został zawezwany, dnia jedenastego (11) Czerwca tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego ósmego (1898) roku.

Akt notaryalny. Przedemną, Franciszkiem Niemczewskim, cesarsko królewskim Notaryuszem w Krakowie, do miejsca, na wstępie wyrażonego, na żądanie stron przybyłym, stawili się znani mnie osobiście Panowie: Jaśnie Wielmożny Józef Friedlein, Prezydent miasta Krakowa, tudzież pierwszy Wiceprezydent miasta Wielmożny Dr. Karol Pieniążek, adwokat i radca miejski, Wielmożny Dr. Leon Rothwein, adwokat, wszyscy trzej w Krakowie zamieszkali, działający imieniem Gminy miasta Krakowa z mocy uchwały pełnej Rady miasta Krakowa, wedle dołączonego do aktu niniejszego w oryginale pod *A)* reskryptu Magistratu miasta Krakowa z dnia 8 kwietnia 1898 roku, L. 22.302/III., jako strona jedna, tudzież Wielmożny Leopold Mussil, Dyrektor tramwaju w Krakowie, zamieszkały w Krakowie, ulica Karmelicka L. 13, działający jako pełnomocnik imieniem Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje Austryackie Krakowa i prze-

dłużeń“ (Tramvays Autrichiennes Cracovie et Extensions société anonyme) w Brukseli, z mocy pełnomocnictwa z daty: Bruksela, dnia 31 Maja 1898 roku, w oryginale francuskim i urzędowem tłumaczeniu na język polski do aktu niniejszego pod *B)* dołączonego, jako strona druga, celem zawarcia kontraktu względem przekształcenia istniejącej obecnie w Krakowie kolei konnej na kolej elektryczną, oraz budowy nowych linij kolei drogowej elektrycznej w obrębie miasta Krakowa, tudzież zawiązania nowego Towarzystwa akcyjnego pod nazwą: „Krakowska Spółka tramwajowa“ z siedzibą w Krakowie, w miejsce dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje Austryackie Krakowa i przedłużeń“ (Tramvays Autrichiennes Cracovie et Extensions société anonyme) w Brukseli. Po wysłuchaniu stawających spisano następującej osnowy

KONTRAKT.

Artykuł pierwszy.

Wstęp.

Gmina miasta Krakowa zawarła z Bankiem Belgijskim (Banque de Belgique) w Brukseli kontrakt z daty Kraków, dnia 25 listopada 1881 roku, do L. R. 17.342, w przedmiocie budowy urządzenia i utrzymywania w ruchu kolei konnej żelaznej, „Tramwaj“ zwanej, w mieście Krakowie przez przeciąg lat czterdziestu pięciu, licząc od dnia rozpoczęcia publicznego ruchu. Bank Belgijski w Brukseli wszelkie swe prawa i obowiązki z powołanego kontraktu z daty: Kraków, dnia 25 Listopada 1881 roku, L. R. 17.342, wypływające, cesyą z daty: Bruksela, dnia 13 marca 1883 roku odstąpił Towarzystwu akcyjnemu „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ (Tramvays Autrichiennes Cracovie et Extensions société anonyme) w Brukseli, które pomienione prawa i obowiązki Banku Belgijskiego przyjęło, a Gmina miasta Krakowa stosownie do postanowienia artykułu ośmnastego kontraktu z dnia 25 Listopada 1881 roku, L. R. 17.342, uchwałą Rady miejskiej z dnia 8 stycznia 1885 roku to prawonastępstwo zatwierdziła. — Gmina miasta Krakowa zawarła następnie z Towarzystwem akcyjnem „Tramwaje Austryackie Krakowa i przedłużeń“ dalszy kontrakt z daty: Kraków, dnia 9 października 1896 roku, L. R. 1.021, w przedmiocie przedłużenia zwrotnic na linii kolei konnej „Most Podgórski — Dworzec Kolei“, oraz w przedmiocie budowy nowej linii kolei konnej z Rynku głównego do Parku Krakowskiego, a właściwie w przedłużeniu do rogatki Łobzowskiej, który to kontrakt z kontraktem z dnia 25 listopada 1881 roku, L. R. 17.342, jedną całość stanowi. Obecnie zamierzona jest przemiana dotychczasowej kolei konnej w mieście Krakowie, z mocy powołanych wyżej kontraktów utrzymywanej, na kolej drogową elektryczną, oraz budowa nowych linij kolei drogowej elektrycznej w obrębie miasta Krakowa, a celem uzyskania koncesyi państwowej po myśli ustawy o kolejach niższorzędnych z dnia 29 grudnia 1894 roku Nr. 2 Dz. pr. p. z roku 1895, na to zamierzone przekształcenie obecnych linij kolei konnej dla ruchu za pomocą elekryczności, oraz na budowę nowych linij kolei drogowej elektrycznej, okazała się potrzeba przeistoczenia obecnego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje Austryackie Krakowa i przedłużeń“, w Brukseli siedzibę prawną mającego, na towarzystwo austryackie pod nazwą „Krakowska spółka tramwajowa“, z siedzibą w Krakowie.

Artykuł drugi.

Wstępne zastrzeżenia.

Niniejszem Gmina miasta Krakowa, stosownie do uchwały Rady miasta Krakowa z dnia 20 lipca i 4-go listopada 1897 r., daje swoje zezwolenie na zamierzone przeistoczenie dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ (Tramvays Autrichiennes Cracovie et Extensions société anonyme) w Brukseli na nowe Towarzystwo akcyjne pod nazwą „Krakowska spółka tramwajowa“ z siedzibą w Krakowie, tudzież na przekształcenie istniejącej obecnie w Krakowie kolei konnej dla ruchu elektrycznego i budowę nowych linij kolei elektrycznej w obrębie miasta Krakowa, jakoteż na udzielenie temu nowo założyć się mającemu Towarzystwu „Krakowska spółka tramwajowa“ koncesyi państwowej na zamierzone przekształcenie istniejącej obecnie w Krakowie kolei konnej dla ruchu elektrycznego, budowę nowych linij kolei elektrycznej, oraz używanie ulic i placów, i obowiązuje się Gmina miasta Krakowa już obecnie zawrzeć z tem, nowo założyć się mającem, austryackiem Towarzystwem akcyjnem „Krakowska spółka tramwajowa“ kontrakt notaryalny, obejmujący postanowienia, objęte artykułami od czwartego do dwudziestego dziewiątego niniejszego kontraktu, z tem jednak wyraźnem zastrzeżeniem i pod tym warunkiem, że Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ bez zwłoki i najdalej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia podpisania niniejszego kontraktu, założy pomienione nowe Towarzystwo pod nazwą „Krakowska spółka tramwajowa“ z siedzibą w Krakowie, że na to nowo założyć się mające Towarzystwo nałoży wszelkie zobowiązania, jakie obecnie Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ zaciągnęło względem gminy miasta Krakowa na zasadzie niniejszej umowy, dalej z tem zastrzeżeniem i pod tym warunkiem, że nowo założyć się mające Towarzystwo „Krakowska spółka tramwajowa“ najdalej w przeciągu dwóch lat od dnia podpisania obecnego z Towarzystwem akcyjnem „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ (Tramvays Autrichiennes Cracovie et Extensions société anonyme) zawartego kontraktu, uzyska od c. k. Rządu koncesyą tak na przekształcenie istniejących obecnie w Krakowie linii żelaznej kolei konnej dla ruchu zapomocą elektryczności, jakoteż na budowę i prowadzenie ruchu niższorzędnej kolei elektrycznej na liniach, w artykule piątym niniejszego kontraktu wyszczególnionych, z tem zastrzeżeniem i pod tym warunkiem, że nowo założyć się mające Towarzystwo „Krakowska spółka tramwajowa“ bezzwłocznie po zatwierdzeniu statutu i ukonstytuowaniu się, oraz po podpisaniu przy współudziale Gminy miasta Krakowa protokołu koncesyjnego, do którego odpis niniejszego kontraktu ma być dołączony, zawrze z gminą miasta Krakowa kontrakt notaryalny, obejmujący postanowienia, zawarte w artykułach od czwartego do dwudziestego dziewiątego niniejszego kotraktu, dalej z tem zastrzeżeniem i pod tym warunkiem, że udzielić się mająca koncesya państwowa nadaną być może jedynie pod warunkiem zawarcia przez „Krakowską spółkę tramwajową“ z Gminą miasta Krakowa w mowie będącego kontraktu, że koncesya, względnie koncesye

przez Krakowską spółkę tramwajową uzyskać się mające, zawierać będą postanowione w artykule siódmym niniejszego kontraktu zrzeczenie się przez c. k. Rząd na rzecz Gminy miasta Krakowa prawa wykupna, tudzież prawa przepadku (Einlösungs- und Hinfalls-Recht) odnośnie do całej sieci tramwajowej koncesyą, względnie koncesyami, objętej. Pod zastrzeżeniami i warunkami co dopiero wyrażonymi, oraz poniżej wyszczególnionymi, zawiera Gmina miasta Krakowa z Towarzystwem akcyjnem „Tramwaje Austryackie Krakowa i przedłużeń“ w Brukseli kontrakt niniejszy.

Artykuł trzeci.

Z dopełnieniem wszystkich warunków, w artykule drugim wymienionych, tracą umowy, w artykule pierwszym wyszczególnione, moc swoją, a w miejsce ich wejdzie w życie kontrakt, zawrzeć się mający z nowo założyć się mającem Towarzystwem akcyjnem „Krakowska spółka tramwayowa“, o którym w artykule drugim jest mowa. W razie niedopełnienia któregokolwiek z warunków, w artykule drugim wymienionych, w terminach tamże wyszczególnionych, traci umowa niniejsza na jednostronne żądanie Gminy miasta Krakowa swą moc i ważność. W takim razie pozostaną w pełnej mocy umowy, w artykule pierwszym wyszczególnione.

Artykuł czwarty.

Statut „Krakowskiej spółki tramwajowej“.

Statut „Krakowskiej spółki tramwajowej“ zawierać ma następujące postanowienia: *a)* przy postanowieniu, określającem cele spółki, dodatek: „atoli urzeczywistnienie tych celów nastąpić ma zgodnie z postanowieniami niniejszego kontraktu, który do statutu tego jako dodatek jest dołączony“; *b)* że Gmina miasta Krakowa będzie miała prawo przez cały czas trwania koncesyi spółki mianować dwóch członków Rady zawiadowczej Spółki, którzy nie będą mieli obowiązku posiadania jakiejkolwiek liczby akcyi, zresztą jednak będą mieli wszelkie prawa, które członkom Rady zawiadowczej statut ten nadaje.

Artykuł piąty.

Zaprowadzić się mające szlaki kolei.

Gmina miasta Krakowa zezwala, ażeby nowo zawiązać się mające Towarzystwo „Krakowska spółka tramwajowa“ istniejące obecnie w Krakowie linie kolei konnej, mianowicie: 1 linią „Most podgórski — Dworzec kolei“, tudzież 2-gą linią: „Rynek główny — Park krakowski“ aż do rogatki Łobzowskiej, przekształciło dla ruchu za pomocą elektryczności (bez uszkodzenia bramy Floryańskiej na pierwszej z tych linij), tudzież wybudowało w Krakowie, dla ruchu zapomocą elektryczności, następujące linie kolei żelaznej: *a)* od Stradomia przez ulicę Dietlowską, Starowiślną, Sienną do Rynku głównego; *b)* z Rynku głównego wzdłuż linii A—B i B—C przez ulicę Wiślną, Zwierzyniecką, poczynając od istniejącej już linii w Rynku głównym przy kościele Maryackim, a kończąc takową przy przystanku kolei cirkumwalacyjnej; *c)* z Rynku głównego przez ulicę Sławkowską i ulicę Długą, aż do rogatki Wrocławskiej; *d)* z Rynku głównego wzdłuż linii A—B i B—C, przez ulicę Wiślną, Wolską, do Parku Dra Jordana. Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ obowiązane będzie w terminach, poniżej w artykule dziesiątym tego kontraktu wyrażonych, stosownie do postanowień niniejszego kontraktu i wedle szczegółowych planów, które Gminie miasta Krakowa poprzednio do zatwierdzenia przedłożone być muszą, własnym kosztem linie kolei konnej: „Most podgórski — Dworzec kolei“ i „Rynek główny — Park krakowski“ aż do rogatki Łobzowskiej dla ruchu za pomocą elektryczności przekształcić, a zaś budowę innych linij kolei elektrycznej, powyżej wyrażonych, całkowicie przeprowadzić i na wszystkich tych liniach przez cały czas trwania koncesyi, w artykule siódmym kontraktu tego wyrażony, ruch kolei żelaznej, zapomocą elektryczności poruszanej, stosownie do postanowień artykułu szesnastego tego kontraktu bez żadnej przerwy własnym kosztem utrzymywać.

Artykuł szósty.

Budowa dalszych linij.

Gdyby Gmina miasta Krakowa po otwarciu ruchu kolei elektrycznej na szlakach, w artykule piątym wyszczególnionych, czyto wskutek własnej inicyatywy, czy też wskutek oferty, przez kogo innego wniesionej, postanowiła budowę nowej kolei drogowej elektrycznej na pewnej linii lub pewnych liniach (z wyłączeniem linij, w artykule piątym tego kontraktu wyrażonych), natenczas Towarzystwu akcyjnemu „Krakowskiej spółce tramwajowej“ służyć będzie prawo oświadczenia się w ciągu jednego roku, czy do budowy tej nowej linii, lub nowych linij, pod warunkami przez Gminę miasta Krakowa postawionymi, lub przez inne przedsiębiorstwo ofiarowanymi, bez prawa żądania od Gminy miasta jakiejkolwiek gwarancyi, przystąpi lub nie. Gdyby „Krakowska spółka tramwajowa“ odmownie się oświadczyła, lub w termnie jednego roku wcale oświadczenia nie złożyła, lub gdyby pomimo danego oświadczenia się tych linij w ciągu jednego roku, licząc od dnia złożonego oświadczenia, nie wybudowała i do użytku nie oddała, wolno będzie Gminie miasta Krakowa oddać budowę i ruch na tej linii lub na tych liniach innemu przedsiębiorstwu, które będzie w takim razie uprawnione do krzyżowania swoich torów z torami Towarzystwa akcyjnego „Krakowskiej spółki tramwajowej“ bez żadnego wynagrodzenia. W razie, gdyby gmina miasta Krakowa, bez względu na prawo wyżej wyrażone, lub pomimo odmowy ze strony „Krakowskiej spółki tramwajowej“, zażądała od „Krakowskiej spółki tramwajowej“ budowy jakich innych linij, jak w poprzednim artykule wymienionych, natenczas „Krakowska spółka tramwajowa“ obowiązaną będzie żądaniu temu zadość uczynić, budowę żądanych linij wykonać, linie te w ruch wprowadzić i ruch na takowych utrzymywać, atoli tylko pod tym warunkiem, jeżeli Gmina miasta Krakowa zagwarantuje Spółce oprocentowanie po pięć od sta (5%) dotyczącego kapitału zakładowego, do którego ma być doliczony stosunkowy, na linie te przypadający udział na stacyą centralną, dalej zwrot wszelkich kosztów zarządu i ruchu, obliczonych według ilości wozokilometrów, przebieżonych na tych liniach w stosunku do ilości wozokilometrów, przebieżonych na wszystkich liniach spółki, jak niemniej takie raty umorzenia, jakie przy powyższem oprocentowaniu kapitału po pięć od sta rocznie z dołu będą potrzebne, celem umorzenia odnośnego kapitału przez czas, pozostający jeszcze do upływu koncesyi. Gminie miasta Krakowa służy jednak

każdego czasu prawo uwolnienia się od tej gwarancyi za zapłatą Towarzystwu nie umorzonego jeszcze kapitału zakładowego tych dalszych w artykule niniejszym wyrażonych linij. Szczegółowe warunki gwarancyi określi kontrakt gwarancyjny, jaki w każdym poszczególnym wypadku ma być zawarty. Rozumie się samo przez się, że skoro tylko gmina miasta Krakowa w wypełnieniu tego obowiązku gwarancyi wszystkie powyż wymienione kwoty, jakoto: procenty, koszta zarządu i ruchu, oraz raty umorzenia Towarzystwu akcyjnemu „Krakowskiej spółce tramwajowej" wypłaci, wszystkie dochody z ruchu na dotyczących liniach wpływać mają na rzecz Gminy miasta Krakowa. Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa" obowiązaną będzie te ewentualnie w przyszłości przez Gminę miasta Krakowa zażądane nowe linie tramwajowe wybudować w przeciągu jednego roku od dnia zawezwania. Gdyby w czasie trwania niniejszego kontraktu „Krakowska spółka tramwajowa" życzyła sobie wybudować nowe linie, Gmina miasta Krakowa udzieli na to pozwolenia, jeżeli uzna potrzebę i dopuszczalność takich linij; w tym względzie, podobnie jak i co do warunków budowy, Gmina sama wyłącznie i ostatecznie rozstrzyga.

Artykuł siódmy.

Koncesya państwowa.

„Krakowska spółka tramwajowa" ma uzyskać na własne imię od c. k. Rządu koncesyą na przemianę istniejącej obecnie w Krakowie kolei konnej na kolej elektryczną, oraz na budowę kolei drogowej i prowadzenie ruchu zapomocą elektryczności na szlakach, w artykule piątym kontraktu tego wyrażonych, ewentualnie na dalszych, wedle artykułu szóstego niniejszego kontraktu wybudować się mających szlakach. „Krakowska spółka tramwajowa" ma postarać się o to, aby ces. kr. Rząd w udzielić się mającej koncesyi zrzekł się bezwarunkowo na rzecz gminy miasta Krakowa po myśli przepisu artykułu XXI. ustawy z dnia 31 grudnia 1894 r., Nr. 2 Dz. u. p. z r. 1895, przysługującego Państwu wedle pomienionej ustawy prawa wykupna, tudzież prawa przepadku odnośnie do całej sieci tramwajowej, koncesyą objętej, a uzyskanie tego zrzeczenia się ze strony c. k. Rządu stanowi warunek, pod którym Gmina miasta Krakowa udziela zezwolenia na używanie ulic i placów miejskich, na przelew praw Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" na „Krakowską spółkę tramwajową", oraz na uzyskanie koncesyi. — Koncesya nie może być udzielona na czas dłuższy, aniżeli wynosi czas trwania niniejszego kontraktu, to jest na czas dłuższy nad lat czterdzieści pięć.

Artykuł ósmy.

Przelanie koncesyi i odstąpienie ruchu na osoby trzecie.

Przelanie koncesyi tak na budowę sieci tramwajowej, kontraktem tym objętej, jak i na ruch na takowej ze strony Towarzystwa na inne osoby, bądź fizyczne, bądź prawnicze, bez wyraźnego, we formie notaryalnego kontraktu prawomocnie udzielonego zezwolenia Gminy miasta Krakowa, jest niedopuszczalne; Gmina miasta Krakowa obowiązuje się jednak nie odmawiać zezwolenia, skoro osoby, wstępujące w prawa „Krakowskiej spółki tramwajowej", dadzą Gminie dostateczną rękojmię, której ocenienie wyłącznie do Gminy miasta Krakowa należy. Również odstąpienie ruchu koncesyonowanych kolei elektrycznych w całości lub w części innym osobom, bądź fizycznym lub prawniczym, bez wyraźnego we formie kontraktu notaryalnego prawomocnie udzielonego zezwolenia Gminy miasta Krakowa, nie jest dopuszczalne.

Artykuł dziewiąty.

Okres trwania koncesyi.

Okres czasu, na który Gmina miasta Krakowa nadaje Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa" prawo używania ulic i placów miejskich pod kolej drogową elektryczną na szlakach, w artykule piątym kontraktu tego wyrażonych, oraz na dalszych, w myśl artykułu szóstego niniejszego kontraktu wybudować się mających szlakach, tudzież zezwala na prowadzenie ruchu kolejowego na tych szlakach, ustanawia się na przeciąg lat czterdziestu pięciu, licząc od dnia koncesyi, udzielonej na przekształcenie, budowę i ruch kolei drogowej elektrycznej w Krakowie, względnie od dnia pierwszej koncesyi, gdyby „Krakowska spółka tramwajowa" z powodu przekształcenia i mających się budować kilku linij miała więcej koncesyj niż jedną.

Artykuł dziesiąty.

Termin budowy.

Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa" obowiązane będzie istniejącą obecnie w Krakowie konną kolej żelazną przekształcić na elektryczną i ruch kolei elektrycznej na istniejących obecnie liniach kolei konnej otworzyć w przeciągu półtora roku od daty koncesyi, na to przekształcenie uzyskanej. Wszystkie inne, w artykule piątym kontraktu tego wyszczególnione linie kolei drogowej elektrycznej obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa" wybudować i ruch na takowych otworzyć w przeciągu dwóch i pół lat, licząc od daty pierwszej koncesyi, na przekształcenie lub budowę uzyskać się mającej. Odnośnie do linij tramwajowych, po myśli postanowień artykułu szóstego niniejszego kontraktu w przyszłości wybudować się mających, obowiązywać ma co do terminu budowy tych nowych linij postanowienie, w tymże artykule szóstym zawarte.

Artykuł jedenasty.

Wykonanie budowy.

a) Budowa nadziemna: Kolej drogowa elektryczna, stanowiąca przedmiot niniejszego kontraktu, ma być jednotorową i wąskotorową, a rozpiętość toru nie może przenosić dziewięćdziesięciu centymetrów. W miejscach, gdzie szerokość ulic tego dopuszcza, ma być urządzony, celem mijania się wagonów i ścisłego rozkładu jazdy, tor podwójny. Miejsca te winny być jak najdłuższe i tak urządzone, iżby z końca jednej zwrotnicy początek następnej zobaczyć można. Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa" będzie miało jednak prawo urządzić tor podwójny na wszystkich liniach kolei drogowej elektrycznej, o ile Gmina miasta Krakowa na to zezwoli i odnośne plany, które jej do zatwierdzenia przedłożone być muszą, zatwierdzi. Odległość krawężników toru od trotoaru, jako też oddalenie torów podwójnych pomiędzy sobą ma dla każdej linii oznaczyć Gmina miasta Krakowa. Poziom toru ma być ściśle zastosowany do powierzchni ulicy. Forma żłóbka w szynach dla kół

*

tramwajowych winna wykluczać możność wszczepiania się weń kół zwykłych pojazdów. Przy ułożeniu fundamentu toru wszelki materyał drzewny jest stanowczo wykluczony. Szyny mają być stalowe, żłóbkowane, najnowszego systemu i najlepszej jakości, i mają mieć co najmniej tę samą wagę i tę samą wytrzymałość, jak szyny, obecnie założone na linii „Most podgórski — Dworzec kolei“. Zwrotnice mają być tak urządzone, aby kąt ostry, przez szyny przy zwrotnicy utworzony, otrzymał nakrycie z silnej blachy żelaznej, licujące z powierzchnią bruku.

b) Budowa podziemna: Gdyby przy budowie kolei drogowej elektrycznej okazała się potrzeba zmiany w poziomie ulic i placów, w spadku rynsztoków, w śluzach, rowach lub mostach i innych miejskich urządzeniach, mają być takowe wykonane za przyzwoleniem Gminy miasta Krakowa kosztem Towarzystwa akcyjnego „Krakowska spółka tramwajowa“, — przyczem Gmina miasta Krakowa w każdym poszczególnym wypadku postanowi, czy wykonawcą tych robót będzie sama Gmina, czy też przedsiębiorstwo. Do kosztów wzmocnienia mostu na Rudawie w ulicy Wolskiej, które uskutecznić ma Gmina miasta Krakowa, obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ przyczynić się kwotą tysiąc pięćset złotych wal. austr., które w gotówce Gminie miasta ma zapłacić na każde wezwanie Gminy miasta Krakowa. Po wybudowaniu każdej poszczególnej linii kolejowej obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ bruki i szosy (makadeny) bezzwłocznie własnym kosztem pod nadzorem organów Gminy miasta do pierwotnego stanu doprowadzić, a nadto na ulicach szosowanych pas pomiędzy szynami, oraz z każdej strony toru jeszcze pas czterdzieści pięć centymetrów szeroki, czyli razem pas ziemi jeden i ośmdziesiąt setnych metra (1·80) szeroki, wapieniem lub w miejscach, szczególnie ożywionych, tak zwanym łamanym porfirem wybrukować własnym kosztem. Gdyby potrzeba zmian, o jakich powyżej była mowa, ze względu na interes Gminy miasta Krakowa okazała się już po wybudowaniu sieci kolei elektrycznej, artykułem piątym i szóstym kontraktu tego objętej i przez Gminę miasta Krakowa odebranej, obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ do tego się zastosować; jednakże w tym wypadku Gmina miasta Krakowa ponosi koszta przeobrażenia pierwotnej linii i przywrócenia jej do należytego stanu. W wypadkach tych Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ nie będzie mogło rościć sobie do Gminy miasta Krakowa żadnych pretensyj lub też domagać się odszkodowania, gdyby z powodu tych zmian ruch kolejowy czasowo został przerwany lub ograniczony, albo też tory kolei prowizorycznie przez inne ulice i place musiały być poprowadzone.

c) Siła popędowa: Ruch na wszystkich liniach sieci kolei, przedmiot kontraktu tego stanowiącej, ma być utrzymywany zapomocą elektryczności z przewodem nadziemnym, a mianowicie z nadziemnym przewodem poruszającym a podziemnym przewodem zasilającym. Słupy mają być wykonane według wzoru, użytego w swoim czasie na tak zwanej transwersalnej kolei elektrycznej wiedeńskiego tramwaju. Rozety mają być umieszczone tylko tam, gdzie to będzie możebne i konieczne, o czem Gmina miasta Krakowa wyłącznie decyduje.

d) Stacya elektryczna: Stacya centralna elektryczna, stacye pomocnicze, służące do popędu ruchu tramwajowego, magazyny, remizy i budynki administracyjne, wogóle wszystkie ruchomości i nieruchomości, do prowadzenia przedsiębiorstwa tramwajowego w Krakowie przeznaczone i używane, muszą się znajdować na terytoryum miasta Krakowa, oraz na imię Towarzystwa akcyjnego „Krakowska spółka tramwajowa“ mają być nabyte i zaintabulowane.

e) Wozy kolejowe: Wagony osobowe mają zawierać dwie klasy, a użycie osobnych wagonów na porę letnią jest nadzwyczaj pożądane. Wagony nie mogą być szersze, jak jeden dziewięćdziesiąt setnych (1·90) metra. Każdy wagon ma być numerowany i opatrzony hamulcem, latarniami i innymi przyrządami, jakie dla bezpieczeństwa ruchu, szczególnie w ciemnych nocach są przepisane, lub za niezbędne uznane będą. Wogóle mają być zastosowane wszelkie inne środki ostrożności, jakie się niezbędne okażą.

f) Ogólne postanowienia: Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ będzie obowiązane w przeciągu czterech miesięcy, licząc od dnia podpisania niniejszego kontraktu, przedłożyć Gminie miasta Krakowa do zatwierdzenia szczegółowy plan linij, w artykule piątym tego kontraktu wyszczególnionych, dla uzyskania koncesyi potrzebny, przyczem się postanawia, że budowa tych linij ma być tak prowadzona, aby nie pociągała żadnych niedogodności lub przeszkód w ruchu publicznym. Wogóle wszelkie plany i szkice, dotyczące urządzenia elektrycznej kolei drogowej, mają być przed wykonaniem przedkładane Gminie miasta Krakowa do zatwierdzenia; Gminie miasta Krakowa służyć będzie prawo w przedłożonych planach całej sieci kolei drogowej lub części tejże przedsięwziąć zmiany, jakie za stosowne uzna, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ obowiązane będzie poddać się wszelkim warunkom i zmianom, jakie Gmina miasta Krakowa ze względu na konstrukcyą, kierunek, poziom i inne uzna za stosowne. Wszelki materyał, tak do budowy, jak do ruchu użyty, winien być doborowy, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ obowiązane będzie poddać się wszelkiej kontroli ze strony Gminy miasta co do dobroci dokonanych robót w ten sposób, iż obowiązane będzie do żądań Gminy miasta w tej mierze bezwarunkowo się zastosować. Rozumie się samo przez się, że założenie torów kolejowych na ulicach i placach publicznych, jak i utrzymanie ruchu kolei nie ma w niczem uwłaczać lub przeszkadzać komunikacyi publicznej na tychże ulicach i placach. Postawienie domów stacyjnych i pawilonów dla czekających osób na ulicach i placach publicznych, równie jak i tablic z napisami, oznaczających przystanki, zawisłem jest od zezwolenia Gminy miasta. Wszelkie roboty około budowy i konserwacyi kolei drogowej elektrycznej mają być uskuteczniane w taki sposób, aby komunikacya i porządek publiczny na tem bynajmniej nie cierpiały, a w szczególności niniejsze roboty tak w ciągu budowy, jak podczas ruchu rano, wieczorem lub w nocy mają być uskuteczniane. Gmina miasta Krakowa będzie miała prawo czuwać nad tem, aby Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ wszelkie urządzenia, potrzebne do prowadzenia ruchu na koncesyonowanej kolei, przez cały czas trwania koncesyi we wszystkich jej częściach utrzymywało odpowiednio celowi i starannie, oraz prawo zarządzić, aby

dostrzeżone w tym względzie usterki zostały usunięte, a w tem wszystkiem ma Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ zastosować się bezwarunkowo i bezwzględnie do wszelkich przez Magistrat miasta Krakowa w tej mierze danych wskazówek i poleceń, pod rygorem, postanowionym w artykule dwudziestym drugim niniejszego kontraktu. Za wszelkie szkody, któreby skutkiem budowy i utrzymania w ruchu kolei drogowej elektrycznej dla własności publicznej lub prywatnej wynikły, jest Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ odpowiedzialne i do wynagrodzenia obowiązane, również i za uszkodzenie osób i ich mienia przez wypadki nieszczęśliwe Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ wyłącznie jest odpowiedzialne.

g) Kolaudacya: Przed otwarciem ruchu publicznego nastąpi zbadanie budowy i urządzenia tramwaju elektrycznego przez powołane do tego organa Gminy miasta Krakowa, celem przekonania się, czy Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ uczyniło zadość wszystkim postanowieniom tego kontraktu. Gdyby okazały się jakie braki lub usterki, obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ bezzwłocznie takowe usunąć, a dopóki to nie nastąpi, drogi używać nie wolno.

Artykuł dwunasty.

Prawo wywłaszczenia.

Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ obowiązane będzie z prawa wywłaszczenia, wedle dotyczących przepisów ustawowych celem urządzenia koncesyonowanej kolei w koncesyi udzielić jej się mającego, nie robić żadnego użytku i z prawa tego wcale nie korzystać odnośnie do ulic, dróg, placów i gruntów miejskich.

Artykuł trzynasty.

Utrzymanie ulic.

Wszelkie bruki i szosy, doprowadzone przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ po ukończeniu budowy kolei do stanu, w jakim takowe znajdowały się przed rozpoczęciem budowy, ma nadal przez cały czas trwania koncesyi utrzymywać w dobrym stanie Gmina miasta Krakowa. Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ obowiązane zaś będzie płacić Gminie miasta Krakowa w gotówce na porządne utrzymywanie bruku na wszelkich, tak obecnie istniejących, jak też po myśli tego kontraktu zaraz lub później wybudować się mających liniach kolei, ryczałtową kwotę trzy tysiące (3.000) złotych reńskich wal. austr. rocznie, począwszy od zaprowadzenia ruchu zapomocą elektryczności na pierwszej z linij, w artykule piątym kontraktu tego wyrażonych. Kwotę tę uiszczać ma Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ do kasy miejskiej w ratach półrocznych z góry, począwszy od dnia pierwszego stycznia lub pierwszego lipca tego półrocza, w którem wyż rzeczona pierwsza linia kolei elektrycznej do użytku publicznego zostanie oddaną. Ponieważ Gmina miasta Krakowa nie ma zamiaru ze założenia kolei drogowej elektrycznej tworzyć dla siebie źródła dochodu i wzgląd na łatwy i wygodny, a niedrogi użytek tej kolei jest pierwszorzędnym, przeto Gmina ani za używanie ulic i placów publicznych na budowę kolei, ani za prowadzenie i utrzymanie ruchu kolejowego nie ustanawia żadnego wynagrodzenia, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“, wyjąwszy ustanowioną powyżej roczną kwotę 3.000 złr. na utrzymanie bruków, do żadnych zresztą więcej opłat na rzecz Gminy miasta Krakowa z tytułu budowy i prowadzenia ruchu kolei drogowej elektrycznej nie będzie obowiązane.

Artykuł czternasty.

Czyszczenie ulic.

Gmina miasta Krakowa każe, jak dotąd, tak i nadal wszystkie ulice, któremi przechodzić będzie kolej elektryczna, czyścić z błota i kurzu własnym kosztem, jednak tylko o tyle, o ile to za stosowne uzna, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ nie będzie mogło pod żadnym pozorem rościć sobie jakichkolwiek pretensyj w tym względzie do Gminy miasta. Czyszczenie żłóbków w szynach jest w każdym razie rzeczą spółki. Czyszczenie toru ze śniegu i lodu uskuteczniać ma Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ własnym kosztem, zaś wywiezienie śniegu i lodu z ulic i placów, przez które idzie linia kolei elektrycznej, zarządza i wykonywa Gmina miasta Krakowa, a koszta tego wywiezienia ponoszą wspólnie, to jest po połowie: Gmina miasta Krakowa i Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“.

Artykuł piętnasty.

Roboty miejskie.

Za przerwy w ruchu, ograniczenie lub utrudnienie komunikacyi kolejowej, spowodowane budową nowych lub naprawą i zmianą starych kanałów, bruków, rur gazowych, wodociągowych, wodościeków, zbiorników wodnych i tam dalej, Gmina w żaden sposób nie odpowiada i Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ nie może żądać od Gminy wynagrodzenia za stąd wynikłe straty lub szkody. Jednak Gmina lub przez nią dla tych robót ustanowieni przedsiębiorcy i robotnicy wykonywać mają wyż wymienione roboty z jak największym pospiechem i w ten sposób, aby ruch kolejowy jak najmniej na tem cierpiał i z wyjątkiem wypadków nadzwyczajnych, żadnej zwłoki nie cierpiących, Gmina lub przedsiębiorcy zawiadomią każdym razem Towarzystwo akcyjne „Krakowską spółkę tramwajową“ o przedsięwzięciu robót lub reparacyi tak wcześnie, aby Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ w danym razie odpowiednio mogło się zastosować. Za wszelkie szkody i straty, jakieby Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ wskutek zastanowienia, przerwania, ograniczenia lub utrudnienia ruchu z powodu wypadków elementarnych lub jakichkolwiekbądź innych przyczyn poniosło, Gmina miasta Krakowa również nie odpowiada; przeciwnie te szkody i straty ponosi wyłącznie i bezwarunkowo Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ bez wszelkiego regresu do Gminy miasta Krakowa.

Artykuł szesnasty.

Urządzenie ruchu.

a) Przewóz osób i towarów: Przeznaczeniem kolei drogowej elektrycznej jest przewóz osób. Przewóz towarów nie jest wykluczonym; gdyby jednak rzeczywiście miał być urządzony, musiałaby nastąpić oso-

bna pod tym względem umowa. Przewóz węgla, potrzebnego dla popędu kolei po liniach tramwajowych, jest dozwolony, ma jednak odbywać się o ile możności porą nocną.

b) Rozkład jazdy: Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ obowiązane będzie ruch raz rozpoczęty, stosownie do rozkładu jazdy, w odstępach najwięcej piętnaście minut, bezustannie utrzymywać. Każdy rozkład czyli porządek jazdy ma Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ przed zastosowaniem przedłożyć do zatwierdzenia Gminie miasta Krakowa i nie wolno jej od tego chociażby chwilowo odstępować bez wiedzy i pozwolenia Prezydenta miasta lub tegoż zastępcy, albo też pisemnie przez tychże stwierdzonego wpływu wypadku elementarnego (vis major, do którego również ogólny strejk ma być zaliczony). Każdą zmianę w porządku ruchu ma Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ przedłożyć do zatwierdzenia Gminie miasta, której służy prawo poczynić zmiany, jakie ze względu na dogodność publiczności i komunikacyi publicznej za stosowne uzna, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ będzie obowiązane do zarządzeń Gminy w tej mierze bezwarunkowo się zastosować. Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ będzie uprawnione zaprowadzić ruch częstszy, jak powyżej podano. Ruch na wszystkich liniach, z wyjątkiem linii do Parku Dra Jordana, ma trwać przez cały rok bez przerwy. Na tej ostatniej linii ruch ma trwać tylko od dnia pierwszego kwietnia do dnia trzydziestego pierwszego października każdego roku. Szybkość biegu wozów oznacza c. k. Rząd.

c) Ceny jazdy: Ceny jazdy dla każdej poszczególnej linii kolei mają być zawsze ustanowione w porozumieniu i za zgodą Gminy miasta Krakowa. Cena jazdy od jednej osoby na całej obecnej linii „Most Podgórski—Dworzec kolei“, to jest od Mostu Podgórskiego do Dworca kolei północnej, nie może przenosić w pierwszej klasie dwanaście centów wal. austr., a w drugiej klasie ośm centów wal. austr. Na dotychczasowej linii „Rynek—Park krakowski“ wynosić ma cena jazdy za całą linię w pierwszej klasie sześć centów, w drugiej klasie cztery centy. W porozumieniu i za zgodą Gminy miasta Krakowa nastąpi podział poszczególnych linij kolejowych na sekcye. Cena jazdy za poszczególne sekcye ma być w ten sposób ustanowioną, że cena przejazdu jednej sekcyi ma być stosunkowo droższa, aniżeli cena przejazdu dwóch sekcyj. I tak na linii „Most Podgórski — Dworzec kolei“ wynosić ma cena jazdy w pierwszej klasie za jedną sekcyę ośm centów, za dwie sekcye dwanaście centów; w drugiej klasie za jedną sekcyę pięć centów, za dwie sekcye ośm centów. Na linii „Rynek — Park krakowski“, obejmującej dwie sekcye: „Rynek — Kościół karmelicki“ i „Kościół karmelicki — Park krakowski“, kosztować ma przejazd każdej pojedynczej sekcyi w pierwszej klasie cztery centy, w drugiej klasie trzy centy. Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ zaprowadzi bilety przejściowe (Umsteigskarten) z jednej linii kolei elektrycznej na drugą. W razie korzystania z linii „Most Podgórski — Dworzec kolei“ w połączeniu z linią „Rynek — Park krakowski“, cena jazdy za linię „Most Podgórski — Park krakowski“ i odwrotnie wynosić ma najwyżej dwanaście centów w pierwszej klasie, a ośm centów w drugiej klasie, zaś za sekcyą „Stara poczta — Park krakowski“ i odwrotnie ośm centów w pierwszej klasie, a sześć centów w drugiej klasie. Dzieci, których wzrost jeden metr i trzydzieści centymetrów (1·30 m.) nie przenosi, opłacać mają w drugiej klasie połowę ceny jazdy, do pełnych centów w górę zaokrągloną. Abonament jest dozwolony. Przy ustanowieniu cen jazdy dla innych linij kolei elektrycznej mają mieć zastosowanie zasady, wyżej podane.

d) Personal służbowy: Obsługa wagonów winna być porządnie umundurowaną wedle wzoru, którego zatwierdzenie Gmina miasta Krakowa sobie zastrzega. Zarówno ta obsługa, jak wogóle cała służba niższa i średnia, przy przedsiębiorstwie zatrudniona, winna składać się wyłącznie z osób, przynależnych do jednej z gmin Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem. Wyjątek od tej zasady może mieć miejsce jedynie odnośnie do monterów, potrzebnych do utrzymywania ruchu elektrycznego, o ile Spółka nie będzie mogła dostać odpowiednio ukwalifikowanych monterów, którzyby odpowiadali powyższemu wymogowi. Cały personal, przy ruchu kolejowym zatrudniony, obowiązany jest zachowywać się z największą grzecznością dla publiczności.

e) Język służbowy: Językiem urzędowym przedsiębiorstwa ma być tak wewnątrz jak i na zewnątrz język polski, co jednak nie wyklucza możności używania także innego języka na posiedzeniach Rady zawiadowczej i na walnych zgromadzeniach akcyonaryuszów.

f) Karty wolnej jazdy: W czynnej służbie zostającym urzędnikom budownictwa miejskiego, komisarzom obwodowym i ich zastępcom, oraz funkcyonaryuszom służby zdrowia przysługuje prawo wolnej jazdy przez cały czas trwania koncesyi na całej sieci kolei elektrycznej.

g) Techniczne ulepszenia i wynalazki: Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ obowiązane będzie tak przy zaprowadzeniu ruchu elektrycznego, jak i w czasie wykonywania tego ruchu zastosować najnowsze wynalazki i ulepszenia w dziedzinie kolei elektrycznych, o ileby takowe pod względem technicznym jako dobre, a pod względem finansowym jako możliwe się okazały.

Artykuł siedmnasty.

Podatki gminne.

Na czas trwania koncesyi będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ wolne od dodatków gminnych, od wszelkich rządowych podatków stałych, w szczególności od dodatków do podatku zarobkowego i dochodowego, lub w miejsce tychże zaprowadzonego nowego podatku od przedsiębiorstwa, niniejszym kontraktem objętego, tudzież od dodatków do podatku gruntowego i domowo-czynszowego, od przedmiotów, będących własnością Spółki i użytych wyłącznie na cele przedsiębiorstwa. Zapłacone ewentualnie do kasy rządowej wyż wymienione dodatki gminne zwróci Gmina miasta Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa“. Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ wolne będzie od opłat gminnych, a mianowicie od dodatku czynszowego i składki kwaterunkowej. Uwolnienie nie rozciąga się do podatków pośrednich i opłat niestałych, pobieranych od przedmiotów, z poza rogatek do miasta sprowadzanych, i do opłat, pobieranych za wy-

konanie pewnych robót, nareszcie do wynagrodzenia za zaspokojenie pewnych potrzeb mieszkańców.

Artykuł ośmnasty.

Prawo przepadku na rzecz Gminy miasta.

Z upływem czasu trwania koncesyi, na podstawie niniejszego kontraktu uzyskać się mającej, i z dniem wygaśnięcia tej koncesyi, a więc z upływem lat czterdziestu pięciu od daty tej koncesyi na kolej elektryczną, względnie pierwszej koncesyi na kolej elektryczną, gdyby Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka tramwajowa“ z powodu przekształcenia istniejących linij kolei konnej na kolej elektryczną i budować się mających kilku linij miało więcej koncesyj niż jedną, wchodzi Gmina miasta Krakowa bezzwłocznie mocą niniejszego kontraktu, bezpłatnie i bezpośrednio w wolną od ciężarów własność i w użytkowanie koncesyonowanej (przedmiotem niniejszego kontraktu będącej) sieci kolei, to jest wszystkich linij i wszelkich tak ruchomych, jak i nieruchomych przynależności, włącznie z parkiem wozowym, centralną stacyą elektryczną, stacyami pomocniczemi, magazynami, remizami, poczekalniami i budynkami technicznymi, oraz administracyjnymi, i zasobem materyałów, szynami, słowem, całem urządzeniem kolei i ze wszystkiem, co do utrzymania i ruchu przedsiębiorstwa tramwajowego w Krakowie jest potrzebne, w stanie zdolnym do prawidłowego użycia, a zarazem nabywa Gmina wyłączną własność funduszu ruchu i funduszu rezerwowego (Betriebs- und Reserve-Fonde), o ile takowe powstały z kapitału zakładowego. Fundusz rezerwowy i fundusz odnowienia, utworzone z zysków przedsiębiorstwa, oraz ewentualne wierzytelności Towarzystwa akcyjnego „Krakowska spółka tramwajowa“ pozostają wyłączną własnością Towarzystwa akcyjnego „Krakowska spółka tramwajowa“. Gmina miasta Krakowa będzie uprawniona z nadejściem wyż wyrażonego dnia wszystko to samo odebrać na własność i w posiadanie, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“, zgadzając się na to, obowiązane będzie ze swej strony tegoż oddania wszystkich zakładów kolejowych dokonać, i to w stanie dobrym do prawidłowego użytku zdatnym, a zarazem zezwala, aby w stanie czynnym i biernym wszelkich tak na rzecz dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ zaintabulowanych, a na rzecz „Krakowskiej spółki tramwajowej“ przepisać się mających nieruchomości, jako też w stanie czynnym i biernym wszelkich nieruchomości, przez „Krakowską spółkę tramwajową“ w czasie trwania niniejszego kontraktu kiedykolwiek nabyć i na jej imię zaintabulować się mających, tudzież na karcie własności i ciężarów księgi kolejowej, założonej w myśl ustawy z dnia 19 maja 1874 r., Dz. u. p., Nr. 70, a przedtem jeszcze w takichże kartach tymczasowego wykazu księgi kolejowej założyć się mającego według §§ 12 do 17-go powołanej ustawy na rzecz Gminy miasta Krakowa wpisane czyli zaintabulowane zostało prawo przepadku tej treści, że z upływem czasu trwania koncesyi przez „Krakowską spółkę tramwajową“ od c. k. Rządu tak na przekształcenie obecnie w Krakowie istniejących linij kolei konnej dla ruchu zapomocą elektryczności, jak i na budowę i prowadzenie ruchu sieci kolei zapomocą elektryczności w Krakowie na wszystkich w artykule piątym i szóstym tego kontraktu wyszczególnionych liniach, to jest z upływem lat czterdziestu pięciu od daty tejże koncesyi, względnie od daty pierwszej z tych koncesyj, gdyby Towarzystwo z powodu przekształcenia istniejących linij kolei konnej na kolej elektryczną i budować się mających kilku linij posiadało więcej koncesyj niż jedną, przechodzi na Gminę miasta Krakowa z mocy niniejszego kontraktu bezzwłocznie, bezpośrednio i bezpłatnie wolna od wszelkich ciężarów własność i użytkowanie koncesyonowanej i przedmiotem niniejszego kontraktu będącej kolei, to jest wszystkich linij i wszelkich, tak ruchomych, jak nieruchomych przynależności, włącznie z parkiem wozowym, centralną stacyą elektryczną, stacyami pomocniczemi, magazynami, remizami, poczekalniami i budynkami technicznymi, oraz administracyjnymi, zasobem materyałów, szynami, słowem z całem urządzeniem kolei i ze wszystkiem, co do utrzymania i ruchu przedsiębiorstwa tramwajowego w Krakowie jest potrzebne, w stanie zdolnym do prawidłowego użycia, i wraz z funduszem ruchu i funduszem rezerwowym, o ile te fundusze powstały z kapitału zakładowego. W ciągu ostatnich pięciu lat przed upływem koncesyi przysługuje Gminie miasta Krakowa prawo wykonywania przez swoje ku temu celowi, według swego uznania wyznaczone organa stałej kontroli nad przedsiębiorstwem i przynależnościami, a w szczególności także nad torami, wozami i budynkami, zasobami, prowadzeniem centralnej i pomocniczych stacyj elektrycznych, słowem nad całem urządzeniem i prowadzeniem technicznem i ekonomicznem kolei, aby takowe aż do odebrania przez Gminę w dobrym, do prawidłowego użytku zdatnym stanie przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ było utrzymane, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ w kontroli żadnych przeszkód stawiać nie będzie i obowiązane będzie przedsiębrać bezzwłocznie potrzebne urządzenia (erforderliche Herstellungen), do czego w razie potrzeby przedsiębiorstwo karami i pod rygorem artykułu dwudziestego drugiego może być znaglone.

Artykuł dziewiętnasty.

Prawo wykupna.

Z upływem dwudziestu pięciu lat trwania koncesyi, od daty koncesyi liczyć się mających, względnie z upływem dwudziestu pięciu lat od daty pierwszej koncesyi, gdyby Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ z powodu przekształcenia istniejących linij kolei konnej na kolej elektryczną i budować się mających kilku linij posiadało więcej koncesyj niż jedną, zastrzega sobie Gmina miasta Krakowa prawo wykupu całej koncesyonowanej, wykończonej i w ruch wprowadzonej kolei elektrycznej, wraz ze wszystkiemi prawami i przedmiotami, w artykule poprzednim wyszczególnionymi, w stanie tamże wyrażonym i wraz z koncesyą lub koncesyami, przez Towarzystwo od c. k. Rządu uzyskanemi, pod poniżej wyszczególnionymi warunkami.

A. Z tego zastrzeżonego prawa wykupu Gmina miasta Krakowa korzystać może z początkiem dwudziestego szóstego, trzydziestego pierwszego, trzydziestego szóstego i czterdziestego pierwszego roku kalendarzowego od daty koncesyi na przekształcenie i budowę, względnie od daty pierwszej koncesyi, gdyby Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ z powodu przekształcenia i budować się mających kilku li-

nij posiadało więcej koncesyj niż jedną, za uwiadomieniem Towarzystwa do rąk zarządu w Krakowie o swem postanowieniu we formie deklaracyi na jeden rok naprzód przed którymkolwiek z powyższych terminów, przyczem w deklaracyi tej ma być podany czas, w którym nastąpi postanowione wykupno.

B. Za podstawę do oznaczenia ceny wykupna posłuży czysty dochód z przedsiębiorstwa z ostatnich siedmiu przed terminem wykupna zamkniętych lat obrotowych; z tego potrąci się czysty dochód z najkorzystniejszego i z najniekorzystniejszego roku obrotowego, a z pozostałych pięciu lat obliczy się przeciętny roczny czysty dochód.

C. Obliczony po myśli poprzedniego ustępu *B.* przeciętny roczny czysty dochód obowiązaną będzie gmina miasta Krakowa wypłacać Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa", jako odpłatę za wykupno kolei przez czas aż do upływu koncesyi, w gotówce, bez potrąceń, w półrocznych, w dniu trzydziestym czerwca i trzydziestym pierwszym grudnia każdego roku z dołu płatnych ratach.

D. Gmina miasta Krakowa zastrzega sobie prawo każdego czasu zamiast niezapadłych jeszcze, w ustępie *C.* oznaczonych rocznych wypłat, wypłacić przedsiębiorstwu kapitał, który się równa kwocie po cztery od sta (4%), na procent składany dyskontowanej wartości kapitałowej pomienionych, wedle postanowienia objętego w ustępie *C.*, półrocznie uiszczać się mających wypłat.

E. Jako czysty dochód po myśli powyższych postanowień ma być uważana ta suma, która pozostaje po odciągnięciu od dochodu brutto: *a)* kosztów ruchu i zarządu. Jeżeli wykupno nastąpi po upływie czasokresu, na który przedsiębiorstwu w koncesyi po myśli artykułu V-go ustawy z dnia 31 grudnia 1894 r., Nr. 2 Dz. p. p. z r. 1895, czasowe uwolnienie od podatków udzielone lub przedłużone zostanie, mają podatki wraz z dodatkami i wszelkie inne publiczne opłaty, które przedsiębiorstwu tramwajowemu zostaną wymierzone, w koszta ruchu być wliczone. Jeżeliby obowiązek podatkowy nie istniał we wszystkich pięciu latach, z których przeciętny czysty dochód ma być obliczony, należy również dla tych wolnych od podatku lat obliczyć podatki z dodatkami w stosunku procentowym pierwszego podatkowego roku i takowe od dochodu odtrącić; *b)* rocznych odpisań na zużycie i zmniejszenie wartości przedsiębiorstwa tramwajowego i na dotowanie funduszu odnowienia; *c)* ustawowych wpłat do funduszu rezerwowego; *d)* odpowiedniej sumy, powstałej z ryczałtowych kwot rocznych po trzy tysiące złotych wal. austr., którą Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa" byłoby obowiązane przez dalsze jeszcze lata aż do upływu koncesyi płacić Gminie miasta Krakowa w myśl artykułu trzynastego niniejszego kontraktu.

F. Przez nastąpione wykupno przedsiębiorstwa tramwajowego i od dnia tego wykupna wchodzi Gmina miasta Krakowa w nieobciążoną własność i w użytkowanie całego przedsiębiorstwa tramwajowego ze wszystkiemi w artykule ośmnastym niniejszego kontraktu wyszczególnionemi przynależnościami, obowiązaną jest atoli cenę wykupna stosownie do postanowienia, artykułem niniejszym pod literą *C.*, względnie *D.* objętego, Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa" wypłacić, a nadto w ciągu dwóch miesięcy po nastąpionem stanowczem ustaleniu renty wykupna, względnie sumy wykupna, wręczyć Towarzystwu deklaracyę, zezwalającą na wpis prawa zastawu dla tejże renty, względnie sumy wykupna, jedynie tylko w stanie biernym wykupionej kolei na rzecz Towarzystwa akcyjnego „Krakowska spółka tramwajowa". Koszta wystawienia tej deklaracyi i hipotecznego wpisu, oraz należytości skarbowe poniesie Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa" z własnych funduszów.

G. Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa" zezwala, aby w stanie czynnym i biernym wszelkich tak na rzecz dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" zaintabulowanych, a na rzecz „Krakowskiej spółki tramwajowej" przepisać się mających nieruchomości, jako też w stanie czynnym i biernym wszelkich nieruchomości, przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa" w czasie trwania niniejszego kontraktu kiedykolwiek nabyć i na jego imię zaintabulować się mających, tudzież w karcie własności i ciężarów księgi kolejowej, założonej w myśl ustawy z dnia 19 maja 1874 roku, Dz. p. p. Nr. 70, a przedtem jeszcze w takichże kartach tymczasowego wykazu księgi kolejowej, założyć się mającego według §§ 12 do 17 powołanej ustawy, na rzecz Gminy miasta Krakowa wpisane czyli zaintabulowane zostało, że z upływem dwudziestu pięciu lat trwania koncesyi, względnie z upływem lat dwudziestu pięciu od daty pierwszej koncesyi, gdyby Towarzystwo z powodu przekształcenia istniejących linij kolei konnej na kolej elektryczną i budować się mających kilku linij posiadało więcej koncesyj niż jedną, służy Gminie miasta Krakowa prawo wykupu całej koncesyonowanej, wykończonej i w ruch wprowadzonej kolei elektrycznej wraz ze wszystkiemi prawami i przedmiotami, w artykule ośmnastym niniejszego kontraktu wyszczególnionymi, w stanie wolnym od ciężarów i wraz z koncesyą, przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa" uzyskaną, a to z początkiem dwudziestego szóstego, trzydziestego pierwszego, trzydziestego szóstego, czterdziestego pierwszego roku kalendarzowego, zatem w odstępach czasu pięcioletnich, pod warunkami i za odpłatą, w artykule niniejszym określonymi, tudzież, że na wypadek korzystania z tego prawa wykupna i od dnia tego wykupna przechodzi na Gminę miasta Krakowa z mocy niniejszego kontraktu bezzwłocznie i bezpośrednio wolna od wszelkich ciężarów własność i użytkowanie koncesyonowanej (przedmiotem niniejszego kontraktu będącej) kolei, to jest wszystkich linij i wszelkich, tak ruchomych, jak nieruchomych przynależności, włącznie z parkiem wozowym, centralną stacyą elektryczną, ze stacyami pomocniczemi, magazynami, remizami, poczekalniami i budynkami technicznymi, oraz administracyjnymi, zasobem materyałów, szynami, słowem, z całem urządzeniem kolei i ze wszystkiem, co do utrzymania i ruchu przedsiębiorstwa tramwajowego w Krakowie jest potrzebne, w stanie zdolnym do prawidłowego użycia i wraz z funduszem ruchu i funduszem rezerwowym, o ile te fundusze powstały z kapitału zakładowego, Gmina miasta Krakowa atoli obowiązaną jest wypłacić Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa" cenę wykupna stosownie do postanowienia, artykułem niniejszym pod literą *C.*, względnie *D.*, objętego.

H. Poczynając od zaczętego roku dziewiętnastego od trwania koncesyi, względnie od daty pierwszej kon-

cesyi, gdyby Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ z powodu przekształcenia istniejących linij kolei konnej na kolej elektryczną i budować się mających kilku linij posiadało więcej koncesyj niż jedną, Gminie miasta Krakowa służy prawo ustanowić komisarza lub komisyę, celem wykonywania oprócz kontroli, zastrzeżonej w artykułach jedenastym i ośmnastym niniejszego kontraktu, stałej także kontroli nad całą rachunkowością przedsiębiorstwa.

I. Od chwili doręczenia Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa“ deklaracyi wykupna Gmina miasta Krakowa przez tegoż komisarza lub komisyę będzie miała prawo czuwać nad tem, iżby stan majątkowy przedsiębiorstwa, od tej chwili począwszy, nie uległ zmianie na jej niekorzyść. Wszelkie zatem pozbycie części składowych majątku przedsiębiorstwa wymagać będzie od tej chwili przyzwolenia pomienionego komisarza, względnie komisyi.

K. Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ będzie obowiązane należycie wszystko przygotować do oddania Gminie miasta Krakowa na dniu, do wykupna deklaracyą oznaczonym, wszystkich w artykule ośmnastym niniejszego kontraktu wyszczególnionych części majątku w fizyczne posiadanie. Gdyby Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ obowiązkowi temu zadość nie uczyniło, Gmina miasta Krakowa ma prawo objąć sama w dniu, oznaczonym deklaracyą, fizyczne posiadanie całego przedsiębiorstwa tramwajowego wraz z wszystkiemi temi częściami majątku Towarzystwa akcyjnego „Krakowska spółka tramwajowa“, nawet wbrew woli Towarzystwa, w drodze administracyjnej.

L. Od chwili wykupna począwszy, eksploatacya wykupionego przedsiębiorstwa odbywa się na rachunek Gminy miasta Krakowa; wszelkie przeto przychody z przedsiębiorstwa idą na dobro, wszelkie wydatki eksploatacyi na ciężar Gminy. Przychody, pochodzące z czasu poprzedzającego wykupno, a pozostające w obrachunkach, zlikwidować się dopiero mających, przypadają Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa“, natomiast jedynie samo Towarzystwo „Krakowska spółka tramwajowa“ odpowiada za wszelkie z tegoż czasu pochodzące, w obrachunkach pozostające dłużne zobowiązania i wogóle za wszelkie passywa, przed dniem wykupna przez przedsiębiorstwo zaciągnięte.

M. Przejście prawa własności całej, przedmiotem kontraktu będącej kolei elektrycznej, ze wszystkiemi przynależnościami, prawami i przedmiotami, w artykule ośmnastym tego kontraktu wyszczególnionymi, na rzecz gminy miasta Krakowa skutkiem wykupna staje się dokonanem przez sam fakt wręczenia Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa“ przez Gminę miasta Krakowa odnośnej deklaracyi i z chwilą doręczenia tej deklaracyi staje się to prawo własności Gminy miasta Krakowa niezaczepialnem, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ zezwala już obecnie, aby Gmina miasta Krakowa na podstawie pomienionej deklaracyi i niniejszego kontraktu uzyskała wpis w księgach gruntowych i kolejowych, że Gmina miasta Krakowa odnośnie do zastrzeżonego jej na podstawie niniejszego artykułu prawa własności wymienionych wyżej przedmiotów stała się bezwarunkową i nieograniczoną tychże właścicielką.

N. Podobnie jak w razie przepadku, tak też i w wypadku przejścia własności i użytkowania przedsiębiorstwa kolei elektrycznej na Gminę miasta Krakowa w drodze wykupna, pozostają fundusz rezerwowy, utworzony z zysków przedsiębiorstwa, oraz ewentualne wierzytelności Towarzystwa akcyjnego „Krakowska spółka tramwajowa“ nieograniczoną własnością spółki.

Artykuł dwudziesty.

Rozwiązanie spółki lub popadnięcie w konkurs.

W razie rozwiązania Towarzystwa akcyjnego „Krakowska spółka tramwajowa“ lub otwarcia konkursu do jego majątku przed objęciem przez Gminę miasta Krakowa rzeczonego przedsiębiorstwa tytułem wykupna lub przepadku służy Gminie miasta Krakowa prawo z dniem rozwiązania spółki, względnie otwarcia konkursu do jej majątku, objąć przedsiębiorstwo kolei elektrycznej w zarząd sekwestracyjny na rachunek przedsiębiorstwa, celem utrzymania regularnego ruchu i strzeżenia praw, gminie przysługujących, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“, zgadzając się na to, zezwala już obecnie, aby w stanie czynnym i biernym wszelkich, tak na rzecz dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ zaintabulowanych, a na rzecz „Krakowskiej spółki tramwajowej“ przepisać się mających nieruchomości, jako też w stanie czynnym i biernym wszelkich nieruchomości, przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ w czasie trwania niniejszego kontraktu kiedykolwiek nabyć i na jego imię zaintabulować się mających, tudzież w karcie własności i ciężarów księgi kolejowej, założonej w myśl ustawy z dnia 19 maja 1874 r., Dz. u. p., Nr. 70, a przedtem jeszcze w takichże kartach tymczasowego wykazu księgi kolejowej założyć się mającego według §§ 12 do 17 powołanej ustawy, na rzecz Gminy miasta Krakowa wpisane czyli zaintabulowane zostało prawo zarządu sekwestracyjnego tej treści, że w razie rozwiązania Towarzystwa akcyjnego „Krakowska spółka tramwajowa“ lub otworzenia konkursu do majątku takowego przed objęciem przez Gminę miasta Krakowa rzeczonego przedsiębiorstwa tytułem wykupna lub przepadku służy Gminie miasta Krakowa prawo z dniem rozwiązania Towarzystwa, względnie otwarcia konkursu do jego majątku, objąć przedsiębiorstwo kolei w zarząd sekwestracyjny na rachunek Towarzystwa, celem utrzymania regularnego ruchu i strzeżenia praw, Gminie miasta Krakowa przysługujących.

Artykuł dwudziesty pierwszy.

Przedłużenie kolei poza terytoryum Krakowa.

Bez wyraźnego pisemnego, prawomocnie udzielonego zezwolenia Gminy miasta Krakowa, nie wolno Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa“ budować przedłużeń tramwajowych (torów) poza granicą terytoryum Gminy miasta Krakowa, popędzanych siłą elektryczną ze stacyj krakowskich.

Artykuł dwudziesty drugi.

Kaucya.

Na zabezpieczenie wszystkich przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ kontraktem niniejszym przyjętych zobowiązań, a w szczególności także na zabezpieczenie dokonania przekształceń istniejących linij kolei konnej dla ruchu elektrycznego, tudzież

wykonania budowy kolei elektrycznej, otwarcia ruchu koncesyonowanej kolei w terminach, niniejszym kontraktem zakreślonych, i utrzymania regularnego ruchu, ustanawia się na rzecz Gminy miasta Krakowa dodatkowo do kaucyi w kwocie dziesięć tysięcy (10.000) złotych wal. austr., pierwotnie przez Bank belgijski w Brukseli złożonej, a przez Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ cesyą z daty: Bruksela, dnia 13-go marca 1883 r., zatwierdzoną uchwałą Rady miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1885 r, nabytej, dalszą kaucyę w kwocie piętnaście tysięcy (15.000) złotych walutą austryacką. Dodatkową tę kaucyą w kwocie piętnaście tysięcy (15.000) złr. wal. a. obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ przed podpisaniem tego kontraktu złożyć do kasy miejskiej, bądź w gotówce, bądź w papierach wartościowych, na które austryacko-węgierski Bank pożyczki udziela, wedle ostatniego na giełdzie wiedeńskiej notowanego kursu, jednak nie wyżej nominalnej wartości. Jeżeli Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ bez zajścia obcej nieprzezwyciężonej przeszkody (vis major), do której również ogólny strejk ma być zaliczony, w umówionym terminie nie wykona przekształcenia istniejących linij kolei konnej na kolej elektryczną oraz budowy sieci kolei elektrycznej, w artykułach piątym i szóstym określonej, w całości lub w części, i nie otworzy ruchu na takowych, zapłaci spółka ta Gminie miasta Krakowa tytułem kary konwencyonalnej po pięćdziesiąt złotych w. a. za każdy dzień zwłoki, i zrzekając się prawa robienia zarzutów przeciw wysokości tej kary konwencyonalnej oraz żądania redukcyi takowej, zezwala już obecnie, aby Gmina miasta Krakowa pomienione kary konwencyonalne w sposób, jaki sama za stosowny uzna, z kaucyi sobie ściągała, przyczem Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ będzie zobowiązane na każde wezwanie Gminy miasta Krakowa kaucyą tę do umówionej wysokości uzupełnić. Kary te konwencyonalne nie uwalniają jednak spółki od dalszych konsekwencyj, przewidzianych w artykule dwudziestym trzecim niniejszego kontraktu, ani też nie zmieniają postanowienia niniejszego kontraktu, wedle którego obowiązek wykonania budowy, względnie przekształcenia istniejących linij kolei konnej i otwarcie ruchu kolei elektrycznej w terminach umówionych jest warunkiem, pod którym Gmina udziela Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa“ zezwolenia na używanie ulic i placów. Po zupełnem przekształceniu i wykończeniu budowy sieci kolei elektrycznej, w artykule piątym tego kontraktu oznaczonej, i otwarciu za zezwoleniem Gminy ruchu na takowej w umówionym terminie, obowiązaną będzie Gmina miasta Krakowa część tej kaucyi w kwocie pięć tysięcy (5.000) złr. w. a. w dniach czternastu zwrócić „Krakowskiej spółce tramwajowej“. Dalsza kwota 10.000 złr., względnie cała resztująca kaucya 20.000 złr., ma z przeznaczeniem, w artykule niniejszym przewidzianem, pozostać w przechowaniu Gminy miasta Krakowa aż do objęcia przez Gminę przedsiębiorstwa na własność, czyto tytułem przepadku, czy też tytułem wykupna. Po objęciu kolei przez Gminę miasta Krakowa, czyto na skutek upływu koncesyi, czy też w drodze wykupna, będzie kaucya ta wydaną, jeżeli Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ uczyni zadość wszelkim, kontraktem tym przyjętym zobowiązaniom, gdyż ani z tytułu wykupna, ani z tytułu przepadku kolei nie przechodzi kaucya złożona na własność Gminy miasta Krakowa. Gdyby wartość złożonej kaucyi zmniejszyła się wskutek spadku kursu papierów wartościowych, w których kaucya jest złożona, lub z jakiegokolwiek innego powodu, obowiązaną będzie „Krakowska spółka tramwajowa“ w mowie będącą kaucyę uzupełnić do wysokości 20.000 złr., a to w terminie dni czternastu, licząc od dnia otrzymanego wezwania. W wypadkach, w których Gmina miasta Krakowa uprawnioną jest w myśl postanowień niniejszego kontraktu do zarządzania pewnych robót na koszt Towarzystwa akcyjnego „Krakowska spółka tramwajowa“ lub wspólny koszt, Gmina ma prawo, przez miejski Wydział obrachunkowy wykazane a przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ w ciągu 8-miu dni nie zapłacone koszta ściągnąć przez Magistrat krakowski w drodze politycznej egzekucyi lub też z kaucyi potrącić.

Artykuł dwudziesty trzeci.

Kary porządkowe.

W razie niedotrzymania przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ któregokolwiek niniejszym kontraktem przyjętego zobowiązania, służy Prezydentowi miasta lub tegoż zastępcy prawo nakładania na Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ kar porządkowych od pięciu do dwustu złotych wal. a. na rzecz Gminy miasta Krakowa. Nałożona kara ma być w czternastu dniach zapłaconą, w przeciwnym razie z kaucyi ściągnioną będzie. Przeciw nałożeniu kary służy Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska spółka tramwajowa“ prawo odwołania się do sądu polubownego w terminie czternastu dni, a w razie uchylenia kary zapłacona kwota zwróconą będzie. Jeżeli nałożenie kary zostaje bez skutku, jeżeli kary tylko w części lub chwilowo skutek odnoszą, lub jeżeli kary z rozmaitych powodów często nakładane byćby musiały, wolno Gminie miasta odwołać się do Sądu polubownego z żądaniem albo nałożenia większej, dwieście złotych wal. austr. przewyższającej kary, albo uznania za przepadłą całej lub części kaucyi, przy równoczesnem zobowiązaniu uzupełnienia tejże do wysokości dwudziestu tysięcy złotych wal. austr. i dotrzymania kontraktu lub uznania niniejszego kontraktu za rozwiązany, kaucyi za przepadłą i przyznania wszelkiego odszkodowania. W razie rozwiązania kontraktu mają być zastosowane postanowienia artykułu ośmnastego.

Artykuł dwudziesty czwarty.

Sąd polubowny.

Względem wszelkich sporów, któreby z niniejszego kontraktu powstały, a w szczególności sporów, o których w artykule poprzednim jest mowa, poddają się strony kontraktujące sądowi polubownemu, składającemu się z dwóch sędziów i superarbitra. Każda strona wybiera jednego sędziego polubownego, a ci sędziowie wybierają superarbitra. W razie niezgodzenia się sędziów na osobę superarbitra, każdy z nich proponuje superarbitra, a rozstrzyga los, wyciągnięty przez Prezydenta miasta Krakowa. Od urzędu sędziego polubownego lub superarbitra wykluczeni są członkowie Rady miejskiej i urzędnicy Magistratu krakowskiego, oraz urzędnicy „Krakowskiej spółki tramwajowej“, akcyonaryusze i członko-

wie Rady zawiadowczej. Strona, żądająca sądu polubownego, winna zawiadomić drugą stronę o tem żądaniu i określić pretensyę, mającą być przedmiotem sądu polubownego, oraz podać sędziego, przez nią wybranego, a strona druga winna najpóźniej w dniach czternastu podać sędziego, ze swej strony powołanego. Jeżeliby strona wezwana sędziego w terminie powyższym nie podała, druga strona będzie miała prawo zamianować także drugiego sędziego polubownego i winna o wyborze przeciwną stronę zawiadomić. W razie, gdyby sędzia, przez jedną lub drugą stronę powołany, zrzekł się obowiązku sędziego lub tego obowiązku wykonać nie chciał, natenczas strona, która tego sędziego wybrała, winna najpóźniej w dniach czternastn od zrzeczenia się sędziego lub wezwania go przez którąkolwiek stronę do wykonania obowiązku lub od dnia zaszłej śmierci zamianować innego sędziego polubownego i o tem drugą stronę zawiadomić. W razie, gdyby zaszedł którykolwiek z powyższych przypadków po raz drugi względem tej samej strony, druga strona mieć będzie prawo zamianować także drugiego sędziego. Sędziowie polubowni orzekają większością głosów, nie są obowiązani stosować się do przepisów postępowania sądowego lub kodeksu cywilnego, lecz wydają wyrok na podstawie swego przekonania. W razie niezgodności zdań sędziów polubownych, superarbiter winien przystąpić do jednego z tych zdań, a natenczas głos jego rozstrzyga. Wyrok wydany nie ulega zaczepieniu, którego się obydwie strony zrzekają, i staje się prawomocnym w chwili ogłoszenia, jako wydany w ostatniej instancyi. Względem egzekucyi na podstawie wyroku polubownego poddaje się Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ kompetencyi Sądu powiatowego krakowskiego.

Artykuł dwudziesty piąty.

Zmiany i uzupełnienia kontraktu.

Wszelkie zmiany, uzupełnienia i dodatki do niniejszego kontraktu są tylko wtenczas ważne i obowiązujące, jeżeli na piśmie i we formie aktu notaryalnego zostaną sporządzone.

Artykuł dwudziesty szósty.

Pokrzywdzenie nad połowę wartości.

Strony kontraktujące zrzekają się prawa nastawania na ważność niniejszego kontraktu z powodu pokrzywdzenia nad połowę wartości.

Artykuł dwudziesty siódmy.

Rygor doraźnej egzekucyi.

Pod względem punktualnego dopełnienia wszelkich zobowiązań pieniężnych, w kontrakcie niniejszym postanowionych, poddają się obie strony kontraktujące rygorowi bezpośredniej egzekucyi z niniejszego kontraktu, po myśli przepisu § 3 ustawy notaryalnej z dnia 25-go lipca 1871 r., L. 75 Dz. pr. p., oraz kompetencyi właściwego c. k. Sądu w Krakowie.

Artykuł dwudziesty ósmy.

Koszta kontraktu i należytości.

Wszelkie koszta niniejszego kontraktu, jak również kontraktu, z „Krakowską spółką tramwajową“ zawrzeć się mającego, oraz wszelkie należytości skarbowe od tych kontraktów ponosi wyłącznie Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“, względnie „Krakowska spółka tramwajowa“, z własnych funduszów.

Artykuł dwudziesty dziewiąty.

Potrzebne deklaracye hipoteczne.

Celem przeprowadzenia intabulacyj, stypulowanych na rzecz Gminy miasta Krakowa w artykułach: ośmnastym, dziewiętnastym i dwudziestym tego kontraktu praw przepadku i wykupna, tudzież prawa ewentualnego zarządu sekwestracyjnego kolei elektrycznej, obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska spółka tramwajowa“ bezzwłocznie na każde zawezwanie Gminy miasta Krakowa wystawić na własny koszt potrzebne możliwie do intabulacyi zdatne deklaracye hipoteczne z dokładnem oznaczeniem wykazów hipotecznych wszystkich przedmiot przepadku, względnie wykupna i zarządu sekwestracyjnego stanowiących nieruchomości, niemniej wykazów kolejowych, tej kolei elektrycznej dotyczących, i intabulacyę stypulowanych praw bezzwłocznie własnym kosztem uskutecznić.

Artykuł trzydziesty.

Wypisy tego aktu mogą być wydawane na rzecz stron kontraktujących wedle potrzeby w dowolnej ilości. W dowód czego akt niniejszy spisany, zeznającym w mojej obecności odczytany, przez zeznających imieniem stron, przez nich zastępowanych, uznany i przyjęty, a następnie przez zeznających w mojej obecności własnoręcznie podpisany. Józef Friedlein, Prezydent, m. p. (Pieczęć: Prezydent stoł. królewskiego miasta Krakowa). Dr. Karol Pieniążek, m. p., Dr. Leon Rothwein, m. p., Leopold Mussil, m. p., Franciszek Niemczewski, c. k. notaryusz, m. p. (L. S).

Odpis załącznika A.

L. 22.302/III.

Do Wielmożnego Pana Franciszka Niemczewskiego, c. k. Notaryusza w Krakowie. — Sekcya III-cia Rady miasta Krakowa zgodziła się na osnowę ułożonego przez Wielmożnego Pana projektu kontraktu, między gminą m. Krakowa a Towarzystwem akcyjnem „Tramwaje austryackie i przedłużeń“ zawrzeć się mającego w przedmiocie przekształcenia istniejących i budowy nowych linij tramwaju elektrycznego, oraz założenia nowego Towarzystwa „Krakowska spółka tramwajowa“ z siedzibą w Krakowie, z poprawkami i opuszczeniami, przez sprawozdawcę Dra Rothweina wniesionemi. Załączając pod 1. akta, tej sprawy dotyczące, upraszam Wielmożnego Pana o ułożenie kontraktu między Gminą M. Krakowa a Towarzystwem akcyjnem „Tramwaje austryackie i przedłużeń“ na podstawie projektu, z uwzględnieniem jednak poczynionych poprawek i z opuszczeniem ustępów, w przesłanych aktach wymienionych, przyczem nadmieniam, że do podpisania kontraktu upoważniła Rada miejska obok Prezydenta miasta, Radców miejskich: PP.: Dra Leona Rothweina i Dra Karola Pieniążka. — Kraków, dnia 8 kwietnia 1898 r. Józef Friedlein, m. p.

Odpis załącznika B.

Nr. 80. Tłumaczenie z francuskiego.

Roku tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego ósmego, trzydziestego pierwszego maja. Przed Panem Wiktorem

van der Stegen de Putte, notaryuszem, siedzibę mającym w Brukseli, w obecności świadków, poniżej wymienionych, stawili się: 1) Pan Gustaw Kumps, inżynier, zamieszkały w Ixelles, rue du Prince Royal, numero 88. 2) Pan Teodor Köhn, dyrektor Towarzystwa „Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen", zamieszkały w Norymbergii. 3) Pan Franciszek Philippson, bankier, zamieszkały w Brukseli, rue Guimart, numero 12. Wszyscy trzej podpisanemu notaryuszowi znani. Pierwszy, prezydent, dwaj drudzy, członkowie Rady zawiadowczej Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" (Tramways Autrichiens, Cracovie et Extensions), z siedzibą w Brukseli, którego statut ustalony jest aktem, sporządzonym przed Panem Van den Eynde, byłym notaryuszem w Brukseli, dnia 28 lutego 1883-go roku, i został ogłoszony w „Monitorze Belgijskim" (Moniteur Belge) z 20 marca tego samego roku, a następnie zmodyfikowany został dwoma aktami, sporządzonymi przed rzeczonym notaryuszem Van den Eynde, pierwszy z daty dwunastego marca tysiąc ośmset ośmdziesiątego ósmego roku, ogłoszony w „Monitorze Belgijskim" z drugiego i trzeciego kwietnia tegoż roku, a drugi z daty szesnastego kwietnia tysiąc ośmset ośmdziesiątego dziewiątego r., ogłoszony w „Monitorze Belgijskim" z pierwszego maja tegoż roku, wreszcie aktem, sporządzonym przed niżej podpisanym Notaryuszem, dwudziestego dziewiątego października tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego siódmego r., ogłoszonym w „Monitorze Belgijskim" z siódmego listopada tegoż roku, stawający zebrani, jako Rada zawiadowcza wyż wyrażonego Towarzystwa, pod przewodnictwem wyż wymienionego Pana Kumpsa, wedle statutów powyżej zacytowanych do zastępowania Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" (Tramways Autrichiens Cracovie et Extensions) i do działania imieniem tegoż Towarzystwa uprawnieni, uchwalili i postanowili, co następuje: Celem uzyskania koncesyi na przekształcenie istniejących obecnie w Krakowie linij kolei konnej wązkotorowej „Most podgórski — Dworzec kolei" i „Rynek główny — Park krakowski" dla ruchu zapomocą elektryczności, jak również na budowę nowej sieci kolei drogowej elektrycznej w obrębie miasta Krakowa, okazała się potrzeba przemiany obecnego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" (Tramways Autrichiens Cracovie et Extensions), mającego swoją siedzibę w Brukseli, na austryackie Towarzystwo akcyjne pod nazwą „Krakowska spółka tramwajowa", z siedzibą w Krakowie. Rada miasta Krakowa na posiedzeniach z dnia 20 lipca i 4 listopada 1897 roku udzieliła swego zezwolenia na tę przemianę, z tem zastrzeżeniem, że mająca się zawiązać „Krakowska spółka tramwajowa" przejmie na siebie względem Gminy miasta Krakowa wszystkie prawa i obowiązki dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" (Tramways Autrichiens Cracovie et Extensions), i że ten stosunek prawny, jaki istnieje obecnie pomiędzy Gminą miasta Krakowa a Towarzystwem akcyjnem „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń", będzie na przyszłość istniał nadal pomiędzy Gminą miasta Krakowa a mającą się zawiązać „Krakowską spółką tramwajową". Temiż samemi uchwałami z dnia 20 lipca i 4 listopada 1897-go roku zezwoliła zarazem Rada miasta Krakowa na przekształcenie istniejących obecnie linij kolei konnej dla ruchu elektrycznego i na budowę nowej, w uchwałach tych określonej sieci kolei drogowej elektrycznej, a zarazem zatwierdziła projekt dotyczącego z Towarzystwem akcyjnem „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" (Tramways Autrichiens Cracovie et Extensions) w Brukseli, względnie z mającą się zawiązać „Krakowską spółką tramwajową" zawrzeć się mającego kontraktu. Na skutek tego stawający postanowili i oświadczyli, że do zawarcia wyż wyrażonego kontraktu z Gminą miasta Krakowa w przedmiocie przeistoczenia dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" (Tramways Autrichiens Cracovie et Extensions), mającego swoją siedzibę w Brukseli, na Towarzystwo akcyjne austryackie pod nazwą „Krakowska spółka tramwajowa" z siedzibą w Krakowie, jako też w przedmiocie przekształcenia dla ruchu zapomocą elektryczności istniejących obecnie w Krakowie linij kolei konnej wązkotorowej, i w przedmiocie budowy nowej sieci kolei drogowej elektrycznej w obrębie miasta Krakowa, według zasad, zatwierdzonych uchwałami Rady miasta Krakowa, z dnia 20 lipca i 4 listopada 1897 r, względnie do przyjęcia imieniem Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" wszelkich warunków, uchwalonych przez Radę miasta Krakowa na wyż wyrażonych posiedzeniach, ustanawiają pełnomocnikiem swoim pana Leopolda Mussila, dyrektora Tramwaju w Krakowie, i nadają temuż pełnomocnikowi ogólną moc i władzę, wszelkie przez Radę miasta Krakowa na posiedzeniach z dnia 20 lipca i z dnia 4 listopada 1897 roku uchwalone uprawnienia i zobowiązania, względnie wszystkie, uchwałami temi objęte warunki, w imieniu Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" przyjąć i dotyczący kontrakt imieniem Towarzystwa zawrzeć i podpisać. I upoważniają go zezwolić imieniem Towarzystwa na zaintabulowanie na rzecz Gminy miasta Krakowa, na wszystkich do Towarzystwa należących lub w przyszłości należeć mogących nieruchomościach, wszelkich, w kontrakcie na rzecz Gminy miasta Krakowa stypulowanych uprawnień, mianowicie prawa przepadku kolei drogowej elektrycznej, z chwilą wygaśnięcia koncesyi prawa wykupna tejże kolei, oraz prawa do ewentualnego sekwestracyjnego zarządu; upoważniają go dalej poddać się w kontrakcie, imieniem Towarzystwa, postanowieniu, że wszelkie spory, z kontraktu tego wyniknąć mogące, mają być rozstrzygane wyłącznie przez sędziów polubownych; upoważniają go niemniej poddać Towarzystwo rygorowi natychmiastowej wykonalności kontraktu, pod względem wszelkich, w kontrakcie postanowionych świadczeń pieniężnych, i upoważniają go wogóle przyjąć wszelkie warunki przeistoczenia Towarzystwa na świeżo zawiązać się mające Towarzystwo „Krakowska spółka tramwajowa", oraz przekształcenia istniejących linij kolei konnej dla ruchu zapomocą elektryczności, tudzież budowy i prowadzenia ruchu nowej sieci kolei drogowej elektrycznej w obrębie miasta Krakowa. W tym celu wreszcie Towarzystwo upoważnia przez swoich reprezentantów swego pełnomocnika pana Leopolda Mussila wystawiać i podpisywać imieniem Towarzystwa wszelkie potrzebne akty, umowy i dokumenty. Co się aktem stwierdza, spisanym w Brukseli, na Boulevard Bischoffsheim, numero 26, na mocy projektu przedłożonego i natychmiast zwróconego, w obecności panów Florimonda Meunier i Kor-

nela Theys, obydwóch zamieszkałych w Brukseli, zawezwanych na świadków Po odczytaniu, stawający podpisali razem ze świadkami i notaryuszem. (Podpisano): G. Kumps, Köhn, Fr. Philippson, F. Meunier, C. Theys, V. van der Stegen de Putte — 2,40, zarejestrowane w Brukseli, — Sud, pierwszego czerwca 1898. Vol. 940. fol. 50. Nr. 4. Dwa arkusze i jeden odsyłacz. Odebrano dwa franki czterdzieści centimów. Poborca prowizoryczny (podpisano) Collignon. Za zgodność ekspedycyi Coll. (podpisano) V. van der Stegen de Putte. Pieczęć: Van der Stegen de Putte, Notaryusz w Brukseli. — Nro 6.966/0·25. Widziano przez Nas, Wice-Prezydenta, w zastępstwie Prezydenta Trybunału Pierwszej Instancyi urzędującego w Brukseli, dla stwierdzenia podpisu Pana Van der Stegen de Putte, notaryusza w Brukseli. Bruksela, 1 czerwca 1898. (Podpisano): T. Dequesne. Pieczęć: Trybunał I. Instancyi. Bruksela. — Widziano w Ministerstwie sprawiedliwości dla stwierdzenia podpisu Pana T. Dequesne, oznaczonego niżej. Bruksela, 2 czerwca 1898. Delegowany Dyrektor (podpisano) C. François. Pieczęć: Ministerstwo sprawiedliwości. Widziano dla stwierdzenia podpisu Pana François, położonego na poprzedniej stronie. Bruksela, 2 czerwca 1898. Za Ministra spraw zagranicznych Dyrektor (podpisano) Emile Crubbé. (Pieczęć ministerstwa spraw zagranicznych). (Stampilia: Ministerstwo spraw zagranicznych gratis). — Zur Beglaubigung der obstehenden Unterschrift des Belgischen Auswertigen Amtes. Brüssel, den 3 Juni 1898. K. u. K. Oester. Ung. Gesandtschaft. Der K. u. K. Kanzleisecretär. Schaffgotsch (Pieczęć Austryacko-węgierskiego poselstwa w Brukseli). — Zgodność powyższego polskiego przekładu z francuskim tekstem ./. załączonego dokumentu, jako przysięgły tłumacz dla języka francuskiego przy c. k. Sądzie krajowym, stwierdzam. Kraków, dnia 8 czerwca 1898 r. Aleksander Taniewski, m. p. (Stampilia: Aleksander Taniewski, przysięgły tłum. do języka ros. i francus. przy c. k. Sądzie krajowym w Krakowie). —

Powyższy wypis pierwszy, równobrzmiący z oryginałem aktu, w aktach moich do L. R. 3.896 zachowanym, na czternastu arkuszach, stemplami po koronie zaopatrzonych, spisanym, i doszytymi do takowego, należycie ostemplowanymi, polskimi załącznikami, wydaję dla Gminy miasta Krakowa, z tem dołożeniem, że odpis urzędowy aktu tego c. k. głównemu Urzędowi podatkowemu w Krakowie do Rej. B. poz. 2.142 ex 1898 udzielam.

Kraków, dnia jedenastego (11) czerwca, tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego ósmego (1898) roku.

Franciszek Niemczewski,
c. k. notaryusz, m p.

III. Kontrakt z dnia 7 maja 1900 r.

WYPIS DRUGI.

L. R. 5312. Działo się w Krakowie w Wielkiem Księstwie Krakowskiem, w biurze prezydyalnem Ratusza miejskiego, przy placu Wszystkich Świętych, pod numerem trzecim, dokąd podpisany cesarsko-królewski notaryusz został zawezwany dnia siódmego (7) maja tysiąc dziewięćsetnego (1900) roku. Akt notaryalny. Przede mną, Franciszkiem Niemczewskim, cesarsko-królewskim notaryuszem w Krakowie, do miejsca, na wstępie wyrażonego, na żądanie stron przybyłym, stawili się znani mnie osobiście Panowie: Jaśnie Wielmożny Józef Friedlein, Prezydent miasta Krakowa, tudzież pierwszy Wiceprezydent miasta Wielmożny Dr. Karol Pieniążek, adwokat i radca miejski, i Wielmożny Dr. Leon Rothwein, adwokat i radca miejski, wszyscy trzej w Krakowie zamieszkali, działający imieniem Gminy miasta Krakowa z mocy uchwały pełnej Rady miasta Krakowa wedle dołączonego do aktu niniejszego w oryginale pod *A)* reskryptu Magistratu miasta Krakowa z dnia 4 maja 1900 roku L. 22.837/III., jako strona jedna, tudzież Wielmożny Antoni Oborski, właściciel dóbr, zamieszkały w Krakowie, Prezydent Rady zawiadowczej Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“, działający jako pełnomocnik imieniem tegoż Towarzystwa akcyjnego z mocy pełnomocnictwa z daty Nürnberg dnia 19 kwietnia 1900 roku, w oryginale niemieckim do aktu niniejszego pod *B)* dołączonego, jako strona druga — celem zawarcia kontraktu względem przekształcenia istniejącej obecnie w Krakowie kolei konnej na kolej elektryczną oraz budowy nowych linij kolei drogowej elektrycznej w obrębie miasta Krakowa Po wysłuchaniu stawających spisano następującej osnowy

KONTRAKT.

Artykuł pierwszy.

Wstęp.

Gmina miasta Krakowa zawarła z Bankiem Belgijskim (Banque de Belgique) w Bruksellі kontrakt z daty Kraków dnia 25 listopada 1881 roku do L. R. 17.342 w przedmiocie budowy, urządzenia i utrzymywania w ruchu kolei konnej żelaznej, „Tramway“ zwanej, w mieście Krakowie przez przeciąg lat czterdziestu pięciu, licząc od dnia rozpoczęcia publicznego ruchu. Bank Belgijski w Bruksellі wszelkie swe prawa i obowiązki, z powołanego kontraktu z daty Kraków dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17.342 wypływające, cesyą z daty Brukѕella dnia 13 marca 1883 roku odstąpił Towarzystwu akcyjnemu „Tramwaje austryackie i przedłużeń (Tramways Autrichiens-Cracovie et Extensions société anonyme)“ w Bruksellі, które pomienione prawa i obowiązki Banku Belgijskiego przejęło, a Gmina miasta Krakowa, stosownie do postanowienia artykułu ośmnastego kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17.342, uchwałą Rady miejskiej z dnia 8 stycznia 1885 roku to prawonastępstwo zatwierdziła. Gmina miasta Krakowa zawarła następnie z Towarzystwem akcyjnem „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ dalszy kontrakt z daty Kraków dnia 9 października 1896 roku L. R. 1.021 w przedmiocie przedłużenia zwrotnic na linii kolei konnej „Most Podgórski - Dworzec kolei“, oraz w przedmiocie budowy nowej linii kolei konnej z Rynku głównego do Parku krakowskiego, a właściwie w przedłużeniu do rogatki Łobzowskiej, któryto kontrakt z kontraktem z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17.342 jedną całość stanowił. Z powodu zamierzonej przemiany dotychczasowej kolei konnej w mieście Krakowie, z mocy powołanych wyżej kontraktów utrzymywanej, na kolej drogową elektryczną, oraz budowy nowych linij kolei drogowej elektrycznej w obrębie miasta Krakowa, jak niemniej celem

wykonania koncesyi państwowej po myśli ustawy o kolejach niższorzędnych z dnia 29 grudnia 1894 Nr. 2 Dz. p. p. z roku 1895 na to zamierzone przekształcenie obecnych linij kolei konnej dla ruchu zapomocą elektryczności, oraz na budowę nowych linij kolei drogowej elektrycznej okazała się potrzeba przeistoczenia dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń", w Brukselli siedzibę prawną mającego, na Towarzystwo austryackie pod nazwą „Krakowska Spółka Tramwajowa" z siedzibą w Krakowie. W przedmiocie tym zawarła Gmina miasta Krakowa z Towarzystwem akcyjnem „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" kontrakt notaryalny z daty Kraków dnia 11 czerwca 1898 do L. R. 3.896, a pomienione Towarzystwo „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" przeistoczyło się względnie założyło to nowe Towarzystwo akcyjne pod nazwą „Krakowska Spółka Tramwajowa" z siedzibą w Krakowie.

Artykuł drugi.

Niniejszem Gmina miasta Krakowa stosownie do powołanego wyżej kontraktu notaryalnego z daty Kraków dnia 11 czerwca 1898 do L R. 3.896 zawiera pod zastrzeżeniami i warunkami, poniżej wyszczególnionymi, z Towarzystwem akcyjnem „Krakowska Spółka Tramwajowa" kontrakt niniejszy.

Artykuł trzeci.

„Krakowska Spółka Tramwajowa" potwierdza niniejszem, że przejęła na siebie wszelkie zobowiązania, jakie dotychczasowe Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" zaciągnęło względem Gminy miasta Krakowa na zasadzie kontraktów, w artykule pierwszym i drugim wyszczególnionych, i obowiązuje się zobowiązań tych pod tymi samymi rygorami i skutkami, pod jakimi takowe na Towarzystwie akcyjnem „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" ciążyły — dopełnić, tudzież zapewnia, że nabyło od dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" wraz z przedsiębiorstwem kolei konnej w Krakowie wszystkie nieruchomości, jakie to ostatnie Towarzystwo w Krakowie posiadało, oraz kaucyę w kwocie dziesięć tysięcy (10.000) złr., pierwotnie przez Bank Belgijski w Brukselli złożoną, a przez Towarzystwo akcyjne „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń" cesyą z daty Brukselła dnia 13 marca 1883, zatwierdzoną uchwałą Rady miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1885, nabytą. „Krakowska Spółka Tramwajowa" obowiązuje się również najdalej do dnia 11 czerwca 1900 uzyskać od c. k. Rządu koncesyę tak na przekształcenie istniejących obecnie w Krakowie linij żelaznej kolei konnej dla ruchu zapomocą elektryczności, jako też na budowę i prowadzenie ruchu niższorzędnej kolei elektrycznej na liniach, w artykule piątym niniejszego kontraktu wyszczególnionych, postarać się o to, aby koncesya, względnie koncesye, przez nią uzyskać się mające, zawierały postanowienie, zawarte w artykule VII. niniejszego kontraktu, w przedmiocie zrzeczenia się przez c. k. Rząd na rzecz Gminy miasta Krakowa prawa wykupna, tudzież prawa przepadku (Einlösungs- und Heimfalls-Recht) odnośnie do całej sieci tramwajowej, koncesyą względnie koncesyami objętej, oraz obowiązuje się przez cały czas trwania niniejszego kontraktu mieć siedzibę w Krakowie. Postanowienia, objęte niniejszym artykułem, a względnie dopełnienie każdego z oświadczeń, zapewnień i zobowiązań, w artykule tym wyszczególnionych, stanowi warunek zawarcia niniejszej umowy, która w razie niedopełnienia któregokolwiek z nich na jednostronne żądanie Gminy miasta Krakowa utraca swą moc i ważność.

Artykuł czwarty.

Statut „Krakowskiej Spółki Tramwajowej".

Statut „Krakowskiej Spółki Tramwajowej" zawierać ma następujące postanowienia: *a)* przy postanowieniu, określającem cele spółki, dodatek „atoli urzeczywistnienie tych celów nastąpić ma zgodnie z postanowieniami niniejszego kontraktu, który do statutu tego jako dodatek jest dołączony"; *b)* że Gmina miasta Krakowa będzie miała prawo przez cały czas trwania koncesyi Spółki mianować dwóch członków Rady zawiadowczej Spółki, którzy nie będą mieli obowiązku posiadania jakiejkolwiek liczby akcyj, zresztą jednak będą mieli wszelkie prawa, które członkom Rady zawiadowczej statut ten nadaje.

Artykuł piąty.

Zaprowadzić się mające szlaki kolei.

Gmina miasta Krakowa zezwala, ażeby Towarzystwo „Krakowska Spółka Tramwajowa" istniejące obecnie w Krakowie linie kolei konnej, mianowicie: 1) linią „Most podgórski - Dworzec kolei" — tudzież 2) linią „Rynek główny - Park krakowski" aż do rogatki Łobzowskiej przekształciło dla ruchu zapomocą elektryczności (bez uszkodzenia bramy Floryańskiej na pierwszej z tych linij), tudzież wybudowało w Krakowie dla ruchu zapomocą elektryczności następujące linie kolei żelaznej: *A)* od Stradomia przez ulicę Dietlowską, Starowiślną, Sienną do Rynku głównego; *B)* z Rynku głównego wzdłuż linii A-B i B-C przez ulicę Wiślną, Zwierzyniecką, poczynając od istniejącej już linii w Rynku głównym przy kościele Maryackim, a kończąc takową przy przystanku kolei circumwalacyjnej; *C)* z Rynku głównego przez ulicę Sławkowską i ulicę Długą aż do rogatki Wrocławskiej; *D)* z Rynku głównego wzdłuż linii A-B i B-C przez ulicę Szewską, Podwale, Wolską do Parku dra Jordana. Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa" obowiązane będzie w terminach, poniżej w artykule dziesiątym tego kontraktu wyrażonych, stosownie do postanowień niniejszego kontraktu i wedle szczegółowych planów, które Gminie miasta Krakowa poprzednio do zatwierdzenia przedłożone być muszą, własnym kosztem linie kolei konnej „Most podgórski-Dworzec kolei" i „Rynek główny-Park krakowski" aż do rogatki Łobzowskiej dla ruchu za pomocą elektryczności przekształcić, a zaś budowę innych linij kolei elektrycznej, powyżej wyrażonych, całkowicie przeprowadzić i na wszystkich tych liniach przez cały czas trwania koncesyi, w artykule siódmym kontraktu tego wyrażony, ruch kolei żelaznej zapomocą elektryczności poruszanej, stósownie do postanowień artykułu szesnastego tego kontraktu, bez żadnej przerwy własnym kosztem utrzymywać.

Artykuł szósty.

Budowa dalszych linij.

Gdyby Gmina miasta Krakowa po otwarciu ruchu kolei elektrycznej na szlakach, w artykule piątym wy-

szczególnionych, czyto wskutek własnej inicyatywy, czy też wskutek oferty, przez kogo innego wniesionej, postanowiła budowę nowej kolei drogowej elektrycznej na pewnej linii lub pewnych liniach (z wyłączeniem linij, w artykule piątym tego kontraktu wyrażonych), natenczas Towarzystwu akcyjnemu „Krakowskiej Spółce Tramwajowej“ służyć będzie prawo oświadczenia się w ciągu jednego roku, czy do budowy tej nowej linii lub nowych linij pod warunkami, przez Gminę miasta Krakowa postawionymi lub przez inne przedsiębiorstwo ofiarowanymi, bez prawa żądania od Gminy miasta jakiejkolwiek gwarancyi przystąpi lub nie. Gdyby „Krakowska Spółka Tramwajowa“ odmownie się oświadczyła lub w terminie jednego roku wcale oświadczenia nie złożyła, lub gdyby pomimo danego oświadczenia się tych linij w ciągu jednego roku, licząc od dnia złożonego oświadczenia, nie wybudowała i do użytku nie oddała, wolno będzie Gminie miasta Krakowa oddać budowę i ruch na tej linii lub na tych liniach innemu przedsiębiorstwu, które będzie w takim razie uprawnione do krzyżowania swoich torów z torami Towarzystwa akcyjnego „Krakowskiej Spółki Tramwajowej“ bez żadnego wynagrodzenia. W razie, gdyby Gmina miasta Krakowa bez względu na prawo wyżej wyrażone lub pomimo odmowy ze strony „Krakowskiej Spółki Tramwajowej“, zażądała od „Krakowskiej Spółki Tramwajowej“ budowy jakich innych linij, jak w poprzednim artykule wymienionych, natenczas „Krakowska Spółka Tramwajowa“ obowiązaną będzie żądaniu temu zadość uczynić, budowę żądanych linij wykonać, linie te w ruch wprowadzić i ruch na takowych utrzymywać, atoli tylko pod tym warunkiem, jeżeli Gmina miasta Krakowa zagwarantuje Spółce oprocentowanie po pięć od sta (5%) dotyczącego kapitału zakładowego, do którego ma być doliczony stosunkowy, na linie te przypadający udział na stacyę centralną, dalej zwrot wszelkich kosztów zarządu i ruchu, obliczonych według ilości wozokilometrów, przebieżonych na tych liniach, w stosunku do ilości wozokilometrów, przebieżonych na wszystkich liniach Spółki, jak niemniej także raty umorzenia, jakie przy powyższem oprocentowaniu kapitału po pięć od sta rocznie z dołu będą potrzebne celem umorzenia odnośnego kapitału przez czas, pozostający jeszcze do upływu koncesyi. Gminie miasta Krakowa służy jednak każdego czasu prawo uwolnienia się od tej gwarancyi za zapłatą Towarzystwu nieumorzonego jeszcze kapitału zakładowego tych dalszych, w artykule niniejszym wyrażonych linij. Szczegółowe warunki gwarancyi określi kontrakt gwarancyjny, jaki w każdym poszczególnym wypadku ma być zawarty. Rozumie się samo przez się, że skoro tylko Gmina miasta Krakowa w wypełnieniu tego obowiązku gwarancyi wszystkie powyż wymienione kwoty, jakoto procenty, koszta zarządu i ruchu oraz raty umorzenia, Towarzystwu akcyjnemu „Krakowskiej Spółce Tramwajowej“ wypłaci, wszystkie dochody z ruchu na dotyczących liniach wpływać mają na rzecz Gminy miasta Krakowa. Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ obowiązane będzie te ewentualnie w przyszłości przez Gminę miasta Krakowa zażądane nowe linie tramwajowe wybudować w przeciągu jednego roku od dnia zawezwania. Gdyby w czasie trwania niniejszego kontraktu „Krakowska Spółka Tramwajowa“ życzyła sobie wybudować nowe linie, Gmina miasta Krakowa udzieli na to pozwolenia, jeżeli uzna potrzebę i dopuszczalność takich linij w tym względzie, podobnie jak i co do warunków budowy Gmina sama wyłącznie i ostatecznie rozstrzyga.

Artykuł siódmy.

Koncesya państwowa.

„Krakowska Spółka Tramwajowa“ ma uzyskać na własne imię od c. k. Rządu koncesyę na przemianę istniejącej obecnie w Krakowie kolei konnej na kolej elektryczną, oraz na budowę kolei drogowej i prowadzenie ruchu zapomocą elektryczności na szlakach, w artykule piątym kontraktu tego wyrażonych, ewentualnie na dalszych, wedle artykułu szóstego niniejszego kontraktu wybudować się mających szlakach. „Krakowska Spółka Tramwajowa“ ma postarać się o to, aby c. k. Rząd w udzielić się mającej koncesyi zrzekł się bezwarunkowo na rzecz Gminy miasta Krakowa po myśli przepisu artykułu XXI. ustawy z dnia 31 grudnia 1894 r. Nr. 2 Dz u p. z r. 1895 przysługującego Państwu wedle pomienionej ustawy prawa wykupna tudzież prawa przepadku odnośnie do całej sieci tramwajowej, koncesyą objętej, a uzyskanie tego zrzeczenia się ze strony c. k. Rządu stanowi warunek, pod którym Gmina miasta Krakowa udziela zezwolenia na używanie ulic i placów miejskich, na przelew praw Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ na „Krakowską Spółkę Tramwajową“, oraz na uzyskanie koncesyi. Koncesya nie może być udzieloną na czas dłuższy, aniżeli wynosi czas trwania niniejszego kontraktu, to jest na czas dłuższy nad lat czterdzieści pięć.

Artykuł ósmy.

Przelanie koncesyi i odstąpienie ruchu na osoby trzecie.

Przelanie koncesyi tak na budowę sieci tramwajowej, kontraktem tym objętej, jak i na ruch na takowej, ze strony Towarzystwa na inne osoby bądź fizyczne, bądź prawnicze, bez wyraźnego we formie notaryalnego kontraktu prawomocnie udzielonego zezwolenia Gminy miasta Krakowa jest niedopuszczalne. Gmina miasta Krakowa obowiązuje się jednak nie odmawiać zezwolenia, skoro osoby, wstępujące w prawa „Krakowskiej Spółki Tramwajowej“, dadzą Gminie dostateczną rękojmię, której ocenienie wyłącznie do Gminy miasta Krakowa należy. Również odstąpienie ruchu koncesyonowanych kolei elektrycznych w całości lub w części innym osobom bądź fizycznym lub prawniczym bez wyraźnego, we formie kontraktu notaryalnego prawomocnie udzielonego zezwolenia Gminy miasta Krakowa nie jest dopuszczalne.

Artykuł dziewiąty.

Okres trwania koncesyi.

Okres czasu, na który Gmina miasta Krakowa nadaje Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa“ prawo używania ulic i placów miejskich pod kolej drogową elektryczną na szlakach, w artykule piątym kontraktu tego wyrażonych, oraz na dalszych, w myśl artykułu szóstego niniejszego kontraktu wybudować się mających szlakach, tudzież zezwala na prowadzenie ruchu kolejowego na tych szlakach, ustanawia się na przeciąg lat czterdziestu pięciu, licząc od dnia koncesyi, udzielonej na przekształcenie, budowę i ruch kolei drogowej elektrycznej w Krakowie, względnie od dnia pierwszej koncesyi, gdyby „Krakowska Spółka Tramwajowa“ z po-

wodu przekształcenia i mających się budować kilku linij miała więcej koncesyj niż jedną.

Artykuł dziesiąty.

Termin. budowy.

Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ obowiązane będzie istniejącą obecnie w Krakowie konną kolej żelazną przekształcić na elektryczną i ruch kolei elektrycznej na istniejących obecnie liniach kolei konnej otworzyć w przeciągu półtora roku od daty koncesyi, na to przekształcenie uzyskanej. Wszystkie inne, w artykule piątym kontraktu tego wyszczególnione linie kolei drogowej elektrycznej obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ wybudować i ruch na takowych otworzyć w przeciągu dwóch i pół lat, licząc od daty pierwszej koncesyi, na przekształcenie lub budowę uzyskać się mającej. Odnośnie do linij tramwajowych, po myśli postanowień artykułu szóstego niniejszego kontraktu w przyszłości wybudować się mających, obowiązywać ma co do terminu budowy tych nowych linij postanowienie, w tymże artykule szóstym zawarte.

Artykuł jedenasty.

Wykonanie budowy.

A) Budowa nadziemna: Kolej drogowa elektryczna, stanowiąca przedmiot niniejszego kontraktu, ma być jednotorową i wąskotorową, a rozpiętość toru nie może przenosić dziewięćdziesięciu centymetrów. W miejscach, gdzie szerokość ulic tego dopuszcza, ma być urządzony celem mijania się wagonów i ścisłego rozkładu jazdy, tor podwójny. Miejsca te winny być jak najdłuższe i tak urządzone, iżby z końca jednej zwrotnicy początek następnej zobaczyć można. Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ będzie miało jednak prawo urządzić tor podwójny na wszystkich liniach kolei drogowej elektrycznej, o ile Gmina miasta Krakowa na to zezwoli i odnośne plany, które jej do zatwierdzenia przedłożone być muszą, zatwierdzi. Odległość krawężników toru od trotoaru, jako też oddalenie torów podwójnych pomiędzy sobą ma dla każdej linii oznaczyć Gmina miasta Krakowa. Poziom toru ma być ściśle zastosowany do powierzchni ulicy. Forma żłóbka w szynach dla kół tramwajowych winna wykluczać możność wszczepiania się weń kół zwykłych pojazdów. Przy ułożeniu fundamentu toru wszelki materyał drzewny jest stanowczo wykluczony. Szyny mają być stalowe, żłóbkowane, najnowszego systemu i najlepszej jakości, i mają mieć co najmniej tę samą wagę i tę samą wytrzymałość, jak szyny, obecnie założone na linii „Most podgórski — Dworzec kolei“. Zwrotnice mają być tak urządzone, aby kąt ostry, przez szyny przy zwrotnicy utworzony, otrzymał nakrycie z silnej blachy żelaznej, licujące z powierzchnią bruku — *B)* Budowa podziemna: Gdyby przy budowie kolei drogowej elektrycznej okazała się potrzeba zmiany w poziomie ulic i placów, w spadku rynsztoków, w śluzach, rowach lub mostach i innych miejskich urządzeniach, mają być takowe wykonane za przyzwoleniem Gminy miasta Krakowa kosztem Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“, przyczem Gmina miasta Krakowa w każdym poszczególnym wypadku postanowi, czy wykonawcą tych robót będzie sama Gmina czy też przedsiębiorstwo. Do kosztów wzmocnienia mostu na Rudawie w ulicy Wolskiej, które uskutecznić ma Gmina miasta Krakowa, obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ przyczynić się kwotą tysiąc pięćset złotych wal. austr., którą w gotówce Gminie miasta ma zapłacić na każde wezwanie Gminy miasta Krakowa. Po wybudowaniu każdej poszczególnej linii kolejowej, obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ bruki i szosy (makademy) bezzwłocznie własnym kosztem pod nadzorem organów Gminy miasta do pierwotnego stanu doprowadzić, a nadto na ulicach szosowanych pas pomiędzy szynami, oraz z każdej strony toru jeszcze pas, czterdzieści pięć centymetrów szeroki, czyli razem pas ziemi jeden i ośmdziesiąt setnych metra (1·80) szeroki, wapieniem lub w miejscach, szczególnie ożywionych, tak zwanym łamanym porfirem wybrukować własnym kosztem. Gdyby potrzeba zmian, o jakich powyżej była mowa, ze względu na interes Gminy miasta Krakowa okazała się już po wybudowaniu sieci kolei elektrycznej, artykułem piątym i szóstym kontraktu tego objętej i przez Gminę miasta Krakowa odebranej, obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ do tego się zastosować, jednakże w tym wypadku Gmina miasta Krakowa ponosi koszta przeobrażenia pierwotnej linii i przywrócenia jej do należytego stanu. W wypadkach tych Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ nie będzie mogło rościć sobie do Gminy miasta Krakowa żadnych pretensyj lub też domagać się odszkodowania, gdyby z powodu tych zmian ruch kolejowy czasowo został przerwany lub ograniczony, albo też tory kolei prowizorycznie przez inne ulice i place musiały być przeprowadzone. — *C)* Siła popędowa: Ruch na wszystkich liniach sieci kolei, przedmiot kontraktu tego stanowiącej, ma być utrzymywany zapomocą elektryczności z przewodem nadziemnym, a mianowicie z nadziemnym przewodem poruszającym, a podziemnym przewodem zasilającym. Słupy mają być wykonane według wzoru, użytego w swoim czasie na tak zwanej transwersalnej kolei elektrycznej wiedeńskiego tramwaju. Rozety mają być umieszczone tylko tam, gdzie to będzie możebne i konieczne, o czem Gmina miasta Krakowa wyłącznie decyduje. — *D)* Stacya elektryczna: Stacya centralna elektryczna, stacye pomocnicze, służące do popędu ruchu tramwajowego, magazyny, remizy i budynki administracyjne, wogóle wszystkie ruchomości i nieruchomości, do prowadzenia przedsiębiorstwa tramwajowego w Krakowie przeznaczone i używane, muszą się znajdować na terytoryum miasta Krakowa, oraz na imię Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“ mają być nabyte i zaintabulowane. — *E)* Wozy kolejowe: Wagony osobowe mają zawierać dwie klasy, a użycie osobnych wagonów na porę letnią jest nadzwyczaj pożądane. Wagony nie mogą być szersze, jak jeden dziewięćdziesiąt setnych (1·90) metra. Każdy wagon ma być numerowany i opatrzony hamulcem, latarniami i innymi przyrządami, jakie dla bezpieczeństwa ruchu, szczególnie w ciemnych nocach są przepisane lub za niezbędne uznane będą Wogóle mają być zastosowane wszelkie inne środki ostrożności, jakie się niezbędne okażą. — *F)* Ogólne postanowienia: Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ będzie obowiązane w przeciągu czterech miesięcy, licząc od dnia podpisania niniejszego kontraktu, przedłożyć Gminie miasta Krakowa

do zatwierdzenia szczegółowy plan linij, w artykule piątym tego kontraktu wyszczególnionych, dla uzyskania koncesyi potrzebny, przyczem się postanawia, że budowa tych linij ma być tak prowadzona, aby nie pociągała żadnych niedogodności lub przeszkód w ruchu publicznym. Wogóle wszelkie plany i szkice, dotyczące urządzenia elektrycznej kolei drogowej mają być przed wykonaniem przedkładane Gminie miasta Krakowa do zatwierdzenia. Gminie miasta Krakowa służyć będzie prawo w przedłożonych planach całej sieci kolei drogowej lub części tejże przedsięwziąć zmiany, jakie za stosowne uzna, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ obowiązane będzie poddać się wszelkim warunkom i zmianom, jakie Gmina miasta Krakowa, ze względu na konstrukcyą, kierunek, poziom i inne uzna za stosowne. Wszelki materyał, tak do budowy, jak do ruchu użyty, winien być doborowy, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ obowiązane będzie poddać się wszelkiej kontroli ze strony Gminy miasta co do dobroci dokonanych robót w ten sposób, iż obowiązane będzie do żądań Gminy miasta w tej mierze bezwarunkowo się zastosować. Rozumie się samo przez się, że założenie torów kolejowych na ulicach i placach publicznych, jak i utrzymanie ruchu kolei nie ma w niczem uwłaczać lub przeszkadzać komunikacyi publicznej na tychże ulicach i placach. Postawienie domów stacyjnych i pawilonów dla czekających osób na ulicach i placach publicznych, równie jak i tablic z napisami, oznaczających przystanki, zawisłem jest od zezwolenia Gminy miasta. Wszelkie roboty około budowy i konserwacyi kolei drogowej elektrycznej mają być uskuteczniane w taki sposób, aby komunikacya i porządek publiczny na tem bynajmniej nie cierpiały, a w szczególności niniejsze roboty tak w ciągu budowy, jak podczas ruchu rano, wieczorem lub w nocy mają być uskuteczniane. Gmina miasta Krakowa będzie miała prawo czuwać nad tem, aby Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ wszelkie urządzenia, potrzebne do prowadzenia ruchu na koncesyonowanej kolei, przez cały czas trwania koncesyi we wszystkich jej częściach utrzymywało odpowiednio celowi i starannie, oraz prawo zarządzić, aby dostrzeżone w tym względzie usterki zostały usunięte, a w tem wszystkiem ma Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ zastosować się bezwarunkowo i bezwzględnie do wszelkich przez Magistrat miasta Krakowa w tej mierze danych wskazówek i poleceń, pod rygorem, postanowionym w artykule dwudziestym drugim niniejszego kontraktu. Za wszelkie szkody, któreby skutkiem budowy i utrzymania w ruchu kolei drogowej elektrycznej dla własności publicznej lub prywatnej wynikły, jest Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ odpowiedzialne i do wynagrodzenia obowiązane, również i za uszkodzenie osób i ich mienia przez wypadki nieszczęśliwe Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ wyłącznie jest odpowiedzialne. — *G)* Kolaudacya: Przed otwarciem ruchu publicznego nastąpi zbadanie budowy i urządzenia tramwaju elektrycznego przez powołane do tego organa Gminy miasta Krakowa, celem przekonania się, czy Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ uczyniło zadość wszystkim postanowieniom tego kontraktu. Gdyby okazały się jakie braki lub usterki, obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ bezzwłocznie takowe usunąć, a dopóki to nie nastąpi, drogi używać nie wolno

Artykuł dwunasty.

Prawo wywłaszczenia.

Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ obowiązane będzie z prawa wywłaszczenia, wedle dotyczących przepisów ustawowych celem urządzenia koncesyonowanej kolei w koncesyi udzielić jej się mającego, nie robić żadnego użytku i z prawa tego wcale nie korzystać odnośnie do ulic, dróg, placów i gruntów miejskich.

Artykuł trzynasty.

Utrzymanie ulic.

Wszelkie bruki i szosy, doprowadzone przez Towarzystwo akcyjne „Krakowską Spółkę Tramwajową“ po ukończeniu budowy kolei do stanu, w jakim takowe znajdowały się przed rozpoczęciem budowy, ma nadal przez cały czas trwania koncesyi utrzymywać w dobrym stanie Gmina miasta Krakowa. Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ obowiązane zaś będzie płacić Gminie miasta Krakowa w gotówce na porządne utrzymywanie bruku na wszelkich, tak obecnie istniejących, jak też po myśli tego kontraktu zaraz lub później wybudować się mających liniach kolei ryczałtową kwotę trzy tysiące (3.000) złotych reńskich wal. austr. rocznie, począwszy od zaprowadzenia ruchu zapomocą elektryczności na pierwszej z linij, w artykule piątym kontraktu tego wyrażonych. Kwotę tę uiszczać ma Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ do kasy miejskiej w ratach półrocznych z góry, począwszy od dnia pierwszego stycznia lub pierwszego lipca tego półrocza, w którem wyż rzeczona pierwsza linia kolei elektrycznej do użytku publicznego zostanie oddaną. Ponieważ Gmina miasta Krakowa nie ma zamiaru z założenia kolei drogowej elektrycznej tworzyć dla siebie źródła dochodu i wzgląd na łatwy i wygodny a niedrogi użytek tej kolei jest pierwszorzędnym, przeto Gmina ani za używanie ulic i placów publicznych na budowę kolei, ani za prowadzenie i utrzymanie ruchu kolejowego nie ustanawia żadnego wynagrodzenia, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“, wyjąwszy ustanowioną powyżej roczną kwotę 3.000 złr. na utrzymanie bruków, do żadnych zresztą więcej opłat na rzecz Gminy miasta Krakowa z tytułu budowy i prowadzenia ruchu kolei drogowej elektrycznej nie będzie obowiązane.

Artykuł czternasty.

Czyszczenie ulic.

Gmina miasta Krakowa każe, jak dotąd tak i nadal, wszystkie ulice, któremi przechodzić będzie kolej elektryczna, czyścić z błota i kurzu własnym kosztem, jednak tylko o tyle, o ile to za stosowne uzna, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ nie będzie mogło pod żadnym pozorem rościć sobie jakichkolwiek pretensyi w tym względzie do Gminy miasta. Czyszczenie żłobków w szynach jest w każdym razie rzeczą Spółki. Czyszczenie toru ze śniegu i lodu uskuteczniać ma Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ własnym kosztem, zaś wywiezienie śniegu i lodu z ulic i placów, przez które idzie linia kolei elektrycznej,

zarządza i wykonywa Gmina miasta Krakowa, a koszta tego wywiezienia ponoszą wspólnie, to jest po połowie, Gmina miasta Krakowa i Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“.

Artykuł piętnasty.

Roboty miejskie.

Za przerwy w ruchu, ograniczenie lub utrudnienie komunikacyi kolejowej, spowodowane budową nowych lub naprawą i zmianą starych kanałów, bruków, rur gazowych, wodociągowych, wodościeków, zbiorników wodnych i tam dalej, Gmina w żaden sposób nie odpowiada i Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ nie może żądać od Gminy wynagrodzenia za stąd wynikłe straty lub szkody. Jednak Gmina lub przez nią dla tych robót ustanowieni przedsiębiorcy i robotnicy wykonywać mają wyż wymienione roboty z jak największym pospiechem i w ten sposób, aby ruch kolejowy jak najmniej na tem cierpiał, z wyjątkiem wypadków nadzwyczajnych, żadnej zwłoki nie cierpiących. Gmina lub przedsiębiorcy zawiadomią każdym razem Towarzystwo akcyjne „Krakowską Spółkę Tramwajową“ o przedsięwzięciu robót lub reparacyi tak wcześnie, aby Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ w danym razie odpowiednio mogło się zastosować. Za wszelkie szkody i straty, jakieby Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ wskutek zastanowienia, przerwania, ograniczenia lub utrudnienia ruchu z powodu wypadków elementarnych lub jakichkolwiek innych przyczyn poniosło, Gmina miasta Krakowa również nie odpowiada, przeciwnie te szkody i straty ponosi wyłącznie i bezwarunkowo Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ bez wszelkiego regresu do Gminy miasta Krakowa.

Artykuł szesnasty.

Urządzenie ruchu.

A) Przewóz osób i towarów.

Przeznaczeniem kolei drogowej elektrycznej jest przewóz osób. Przewóz towarów nie jest wykluczonym, gdyby jednak rzeczywiście miał być urządzony, musiałaby nastąpić osobna pod tym względem umowa. Przewóz węgla, potrzebnego dla popędu kolei, po liniach tramwajowych jest dozwolony, ma jednak odbywać się, o ile możności, porą nocną.

B) Rozkład jazdy.

Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ obowiązane będzie ruch raz rozpoczęty stosownie do rozkładu jazdy w odstępach najwięcej piętnaście minut bezustannie utrzymywać. Każdy rozkład czyli porządek jazdy ma Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ przed zastosowaniem przedłożyć do zatwierdzenia Gminie miasta Krakowa i nie wolno jej od tego, chociażby chwilowo, odstępować bez wiedzy i pozwolenia Prezydenta miasta lub tegoż zastępcy, albo bez pisemnie przez tychże stwierdzonego wpływu wypadku elementarnego *(vis maior)*, do którego również ogólny strejk ma być zaliczony, — każdą zmianę w porządku ruchu ma Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ przedłożyć do zatwierdzenia Gminie miasta, której służy prawo poczynić zmiany, jakie ze względu na dogodność publiczności i komunikacyi publicznej za stosowne uzna, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ będzie obowiązane do zarządzeń Gminy w tej mierze bezwarunkowo się zastosować. Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ będzie uprawnione zaprowadzić ruch częstszy, jak powyżej podano. Ruch na wszystkich liniach, z wyjątkiem linii do parku Dra Jordana, ma trwać przez cały rok bez przerwy. Na tej ostatniej linii ruch ma trwać tylko od dnia pierwszego kwietnia do dnia trzydziestego pierwszego października każdego roku. Szybkość biegu wozów oznacza c. k. Rząd.

C) Ceny jazdy.

Ceny jazdy dla każdej poszczególnej linii kolei mają być zawsze ustanowione w porozumieniu i za zgodą Gminy miasta Krakowa. Cena jazdy od jednej osoby na całej obecnie linii „Most Podgórski—Dworzec kolei“, to jest od Mostu podgórskiego do Dworca kolei północnej, nie może przenosić w pierwszej klasie dwanaście centów, a w drugiej klasie ośm centów wal. austr. — Na dotychczasowej linii „Rynek—Park Krakowski“ wynosić ma cena jazdy za całą linię w pierwszej klasie sześć centów, w drugiej klasie cztery centy. W porozumieniu i za zgodą Gminy miasta Krakowa nastąpi podział poszczególnych linii kolejowych na sekcye. Cena jazdy za poszczególne sekcye ma być w ten sposób ustanowioną, że cena przejazdu jednej sekcyi ma być stosunkowo droższa, aniżeli cena przejazdu dwóch sekcyi. I tak: na linii „Most Podgórski—Dworzec kolei“ wynosić ma cena jazdy w pierwszej klasie za jedną sekcyę ośm centów, za dwie sekcye dwanaście centów, w drugiej klasie za jedną sekcyę pięć centów, za dwie sekcye ośm centów. Na linii „Rynek—Park Krakowski“, obejmującej dwie sekcye „Rynek—Kościół karmelicki“ i „Kościół karmelicki — Park Krakowski“ kosztować ma przejazd każdej pojedynczej sekcyi w pierwszej klasie cztery centy, w drugiej klasie trzy centy. Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ zaprowadzi bilety przejściowe (Umsteigskarten) z jednej linii kolei elektrycznej na drugą. W razie korzystania z linii „Most podgórski—Dworzec kolei“ w połączeniu z linią „Rynek — Park Krakowski“ cena jazdy za linię „Most podgórski—Park Krakowski“ i odwrotnie wynosić ma najwyżej dwanaście centów w pierwszej klasie, ośm centów w drugiej klasie, zaś za sekcyę „Stara poczta—Park Krakowski“ i odwrotnie ośm centów w pierwszej klasie, a sześć centów w drugiej klasie. Dzieci, których wzrost jeden metr i trzydzieści centymetrów (1·30 m.) nie przenosi, opłacać mają w drugiej klasie połowę ceny jazdy, do pełnych centów w górę zaokrągloną. Abonament jest dozwolony. Przy ustanowieniu cen jazdy dla innych linii kolei elektrycznej mają mieć zastosowanie zasady powyżej podane.

D) Personal służbowy.

Obsługa wagonów winna być porządnie umundurowaną wedle wzoru, którego zatwierdzenie Gmina miasta Krakowa sobie zastrzega. Zarówno ta obsługa, jak wogóle cała służba niższa i średnia, przy przedsiębiorstwie zatrudniona, winna składać się wyłącznie z osób, przynależnych do jednej z gmin Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem. Wyjątek od tej zasady może mieć miejsce jedynie odnośnie do monterów, potrzebnych do utrzymywania ruchu elektrycznego, o ile Spółka nie będzie mogła dostać odpowiednio ukwalifikowanych monterów, którzyby odpowiadali powyższemu wymogowi. Cały personal, przy ruchu kolejowym zatru-

dniony, obowiązany jest zachowywać się z największą grzecznością dla publiczności.

E) Język służbowy.

Językiem urzędowym przedsiębiorstwa ma być tak wewnątrz, jak i na zewnątrz język polski, co jednak nie wyklucza możności używania także innego języka na posiedzeniach Rady zawiadowczej i na walnych zgromadzeniach akcyonaryuszów.

F) Karty wolnej jazdy.

W czynnej służbie zostającym urzędnikom budownictwa miejskiego, komisarzom obwodowym i ich zastępcom oraz funkcyonaryuszom służby zdrowia przysługuje prawo wolnej jazdy przez cały czas trwania koncesyi na całej sieci kolei elektrycznej.

G) Techniczne ulepszenia i wynalazki.

Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ obowiązane będzie tak przy zaprowadzeniu ruchu elektrycznego, jak i w czasie wykonywania tego ruchu zastosować najlepsze wynalazki i ulepszenia w dziedzinie kolei elektrycznych, o ileby takowe pod względem technicznym jako dobre, a pod względem finansowym jako możliwe się okazały.

Artykuł siedmnasty.

Podatki gminne.

Na czas trwania koncesyi będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ wolne od dodatków gminnych do wszelkich rządowych podatków stałych, w szczególności od dodatków do podatku zarobkowego i dochodowego lub w miejsce tychże zaprowadzonego nowego podatku od przedsiębiorstwa, niniejszym kontraktem objętego, tudzież od dodatków do podatku gruntowego i domowo-czynszowego od przedmiotów, będących własnością Spółki i użytych wyłącznie na cele przedsiębiorstwa. Zapłacone ewentualnie do kasy rządowej wyż wymienione dodatki gminne zwróci Gmina miasta Krakowa Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa“.— Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ wolne będzie od opłat gminnych, a mianowicie od dodatku czynszowego i składki kwaterunkowej. Uwolnienie nie rozciąga się do podatków pośrednich i opłat niestałych, pobieranych od przedmiotów, z poza rogatek do miasta sprowadzanych, i do opłat, pobieranych za wykonanie pewnych robót, nareszcie do wynagrodzenia za zaspokojenie pewnych potrzeb mieszkańców.

Artykuł ośmnasty.

Prawo przepadku na rzecz Gminy miasta.

Z upływem czasu trwania koncesyi, na podstawie niniejszego kontraktu uzyskać się mającej, i z dniem wygaśnięcia tej koncesyi, a więc z upływem lat czterdziestu pięciu od daty tej koncesyi na kolej elektryczną, względnie pierwszej koncesyi na kolej elektryczną, gdyby Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ z powodu przekształcenia istniejących linii kolei konnej na kolej elektryczną i budować się mających kilku linii miało więcej koncesyi niż jedną, wchodzi Gmina miasta Krakowa bezzwłocznie mocą niniejszego kontraktu bezpłatnie i bezpośrednio w wolną od ciężarów własność i użytkowanie koncesyonowanej (przedmiotem niniejszego kontraktu będącej) sieci kolei, to jest wszystkich linij i wszelkich tak ruchomych jak i nieruchomych przynależności, włącznie z parkiem wozowym, centralną stacyą elektryczną, stacyami pomocniczemi, magazynami, remizami, poczekalniami i budynkami technicznymi oraz administracyjnymi i zasobem materyałów, szynami, słowem całem urządzeniem kolei, i ze wszystkiem, co do utrzymania i ruchu przedsiębiorstwa tramwajowego w Krakowie jest potrzebne, w stanie zdolnym do prawidłowego użycia, a zarazem nabywa Gmina wyłączną własność funduszu ruchu i funduszu rezerwowego (Betriebs- und Reserve-Fonde), o ile takowe powstały z kapitału zakładowego. Fundusz rezerwowy i fundusz odnowienia, utworzone z zysków przedsiębiorstwa, oraz ewentualne wierzytelności Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“ pozostają wyłączną własnością Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“. — Gmina miasta Krakowa będzie uprawnioną z nadejściem wyżej wyrażonego dnia wszystko to samo odebrać na własność i w posiadanie, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“, zgadzając się na to, obowiązane będzie ze swej strony tegoż oddania wszystkich zakładów kolejowych dokonać i to w stanie dobrym, do prawidłowego użytku zdatnym, a zarazem zezwala, aby w stanie czynnym i biernym wszelkich tak na rzecz dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ zaintabulowanych, a na rzecz „Krakowskiej Spółki Tramwajowej“ przepisać się mających nieruchomości, jako też w stanie czynnym i biernym wszelkich nieruchomości, przez „Krakowską Spółkę Tramwajową“ w czasie trwania niniejszego kontraktu kiedykolwiek nabyć i na jej imię zaintabulować się mających, tudzież na karcie własności i ciężarów księgi kolejowej, założonej w myśl ustawy z dnia 19 maja 1874 r. D. u. p. Nr. 70, a przedtem jeszcze w takichże kartach tymczasowego wykazu księgi kolejowej, założyć się mającego według § 12 do 17 powołanej ustawy, na rzecz Gminy miasta Krakowa wpisane czyli zaintabulowane zostało prawo przepadku tej treści, że z upływem czasu trwania koncesyi przez „Krakowską Spółkę Tramwajową“ od c. k. Rządu, tak na przekształcenie obecnie w Krakowie istniejących linij kolei konnej dla ruchu zapomocą elektryczności, jak i na budowę i prowadzenie ruchu sieci kolei zapomocą elektryczności w Krakowie, na wszystkich w artykule piątym i szóstym tego kontraktu wyszczególnionych liniach, to jest z upływem lat czterdziestu pięciu od daty tejże koncesyi, względnie od daty pierwszej z tych koncesyj, gdyby Towarzystwo z powodu przekształcenia istniejących linij kolei konnej na kolej elektryczną i budować się mających kilku linij posiadało więcej koncesyj niż jedną, przechodzi na Gminę miasta Krakowa z mocy niniejszego kontraktu bezzwłocznie, bezpośrednio i bezpłatnie wolna od wszelkich ciężarów własność i użytkowanie koncesyonowanej i przedmiotem niniejszego kontraktu będącej kolei, t. j. wszystkich linij i wszelkich tak ruchomych jak nieruchomych przynależności włącznie z parkiem wozowym, centralną stacyą elektryczną, stacyami pomocniczemi, magazynami, remizami, poczekalniami i budynkami technicznymi, oraz administracyjnymi, zasobem materyałów, szynami, słowem z całem urządzeniem kolei i ze wszystkiem, co do utrzymania i ruchu przedsiębiorstwa tramwajowego w Krakowie jest potrzebne, w stanie zdolnym do prawidłowego użycia i wraz z funduszem ruchu i funduszem rezerwowym, o ile

te fundusze powstały z kapitału zakładowego. W ciągu ostatnich pięciu lat przed upływem koncesyi przysługuje Gminie miasta Krakowa prawo wykonywania przez swoje ku temu celowi według swego uznania wyznaczone organa stałej kontroli nad przedsiębiorstwem i przynależnościami, a w szczególności także nad torami, wozami, budynkami, zasobami, prowadzeniem centralnej i pomocniczych stacyj elektrycznych, słowem nad całem urządzeniem i prowadzeniem technicznem i ekonomicznem kolei, aby takowe aż do odebrania przez Gminę w dobrym, do prawidłowego użytku zdatnym stanie przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ było utrzymane, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ w kontroli żadnych przeszkód stawiać nie będzie i obowiązane będzie przedsiębrać bezzwłocznie potrzebne urządzenia *(erforderliche Herstellungen)*, do czego w razie potrzeby przedsiębiorstwo karami i pod rygorem artykułu dwudziestego drugiego może być znaglone.

Artykuł dziewiętnasty.

Prawo wykupna.

Z upływem dwudziestu pięciu lat trwania koncesyi, od daty koncesyi liczyć się mających, względnie z upływem dwudziestu pięciu lat od daty pierwszej koncesyi, gdyby Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ z powodu przekształcenia istniejących linii kolei konnej na kolej elektryczną i budować się mających kilku linii posiadało więcej koncesyi niż jedną, zastrzega sobie Gmina miasta Krakowa prawo wykupu całej koncesyonowanej, wykończonej i w ruch wprowadzonej kolei elektrycznej, wraz ze wszystkiemi prawami i przedmiotami, w artykule poprzednim wyszczególnionymi, w stanie tamże wyrażonym i wraz z koncesyą lub koncesyami, przez Towarzystwo od c. k. Rządu uzyskanemi, pod poniżej wyszczególnionymi warunkami: *A)* Z tego zastrzeżonego prawa wykupu Gmina miasta Krakowa korzystać może z początkiem dwudziestego szóstego, trzydziestego pierwszego, trzydziestego szóstego i czterdziestego pierwszego roku kalendarzowego od daty koncesyi na przekształcenie i budowę, względnie od daty pierwszej koncesyi, gdyby Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ z powodu przekształcenia i budować się mających kilku linij posiadało więcej koncesyi niż jedną, za uwiadomieniem Towarzystwa do rąk zarządu w Krakowie o swem postanowieniu, we formie deklaracyi, na jeden rok naprzód przed którymkolwiek z powyższych terminów, przyczem w deklaracyi tej ma być podany czas, w którym nastąpi postanowione wykupno. *B)* Za podstawę do oznaczenia ceny wykupna posłuży czysty dochód z przedsiębiorstwa z ostatnich siedmiu przed terminem wykupna zamkniętych lat obrotowych; z tego potrąci się czysty dochód z najkorzystniejszego i z najniekorzystniejszego roku obrotowego, a z pozostałych pięciu lat obliczy się przeciętny roczny czysty dochód. *C)* Obliczony po myśli poprzedniego ustępu *B*) przeciętny roczny czysty dochód obowiązaną będzie Gmina miasta Krakowa wypłacać Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa“ jako odpłatę za wykupno kolei przez czas aż do upływu koncesyi, w gotówce, bez potrąceń, w półrocznych, w dniu trzydziestym czerwca i trzydziestym pierwszym grudnia każdego roku z dołu płatnych ratach. *D)* Gmina miasta Krakowa zastrzega sobie prawo każdego czasu zamiast nie zapadłych jeszcze, w ustępie *C*) oznaczonych rocznych wypłat, wypłacić przedsiębiorstwu kapitał, który się równa kwocie po cztery od sta (4%) na procent składany dyskontowanej wartości kapitałowej pomienionych, wedle postanowienia, objętego w ustępie *C*), półrocznie uiszczać się mających wypłat. *E)* Jako czysty dochód po myśli powyższych postanowień ma być uważana ta suma, która pozostaje po odciągnięciu od dochodu brutto: *a*) kosztów ruchu i zarządu. Jeżeli wykupno nastąpi po upływie czasokresu, na który przedsiębiorstwu w koncesyi po myśli art. V. ustawy z dnia 31 grudnia 1894 roku Nr. 2 Dz. p. p. z roku 1895 czasowe uwolnienie od podatków udzielone lub przedłużone zostanie, mają podatki wraz z dodatkami i wszelkie inne publiczne opłaty, które przedsiębiorstwu tramwajowemu zostaną wymierzone, w koszta ruchu być wliczone. Jeżeliby obowiązek podatkowy nie istniał we wszystkich pięciu latach, z których przeciętny czysty dochód ma być obliczony, należy również dla tych wolnych od podatku lat obliczyć podatki z dodatkami w stosunku procentowym pierwszego podatkowego roku i takowe od dochodu odtrącić; *b*) rocznych odpisań na zużycie i zmniejszenie wartości przedsiębiorstwa tramwajowego i na dotowanie funduszu odnowienia; *c*) ustawowych wpłat do funduszu rezerwowego; *d*) odpowiedniej sumy, powstałej z ryczałtowych kwot rocznych po trzy tysiące złotych wal. austr., którą Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ byłoby obowiązane przez dalsze jeszcze lata aż do upływu koncesyi płacić Gminie miasta Krakowa w myśl artykułu trzynastego niniejszego kontraktu. *F)* Przez nastąpione wykupno przedsiębiorstwa tramwajowego i od dnia tego wykupna wchodzi Gmina miasta Krakowa w nieobciążoną własność i w użytkowanie całego przedsiębiorstwa tramwajowego ze wszystkiemi w artykule ośmnastym niniejszego kontraktu wyszczególnionemi przynależnościami, obowiązaną jest atoli cenę wykupna, stosownie do postanowienia, artykułem niniejszym pod lit. *C*) względnie *D*) objętego, Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa“ wypłacić, a nadto w ciągu dwóch miesięcy po nastąpionem stanowczem ustaleniu renty wykupna, względnie sumy wykupna, wręczyć Towarzystwu deklaracyę, zezwalającą na wpis prawa zastawu dla tejże renty, względnie sumy wykupna, jedynie tylko w stanie biernym wykupionej kolei na rzecz Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“. Koszta wystawienia tej deklaracyi i hipotecznego wpisu, oraz należytości skarbowe poniesie Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ z własnych funduszów. *G)* Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ zezwala, aby w stanie czynnym i biernym wszelkich tak na rzecz dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje Austryackie Krakowa i przedłużeń“ zaintabulowanych, a na rzecz „Krakowskiej Spółki Tramwajowej“ przepisać się mających nieruchomości, jako też w stanie czynnym i biernym wszelkich nieruchomości, przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ w czasie trwania niniejszego kontraktu kiedykolwiek nabyć i na jego imię zaintabulować się mających, tudzież w karcie własności i ciężarów księgi kolejowej, założonej w myśl ustawy z dnia 19 maja 1874 Dz. p. p. Nr. 70, a przedtem jeszcze w takichże kartach tymczasowego

wykazu, księgi kolejowej, założyć się mającego według §§ 12 do 17 powołanej ustawy, na rzecz Gminy miasta Krakowa wpisane czyli zaintabulowane zostało, że z upływem dwudziestu pięciu lat trwania koncesyi — względnie z upływem lat dwudziestu pięciu od daty pierwszej koncesyi, gdyby Towarzystwo z powodu przekształcenia istniejących linij kolei konnej na kolej elektryczną i budować się mających kilku linij, posiadało więcej koncesyj niż jedną, służy Gminie miasta Krakowa prawo wykupu całej koncesyonowanej, wykończonej i w ruch wprowadzonej kolei elektrycznej, wraz ze wszystkiemi prawami i przedmiotami, w artykule ośmnastym niniejszego kontraktu wyszczególnionymi, w stanie wolnym od ciężarów i wraz z koncesyą, przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ uzyskaną, a to z początkiem dwudziestego szóstego, trzydziestego pierwszego, trzydziestego szóstego, czterdziestego pierwszego roku kalendarzowego, zatem w odstępach czasu pięcioletnich, pod warunkami i za opłatą, w artykule niniejszym określonymi, tudzież, że na wypadek korzystania z tego prawa wykupna i od dnia tego wykupna przechodzi na Gminę miasta Krakowa z mocy niniejszego kontraktu bezzwłocznie i bezpośrednio wolna od wszelkich ciężarów własność i użytkowanie koncesyonowanej (przedmiotem niniejszego kontraktu będącej) kolei, to jest wszystkich linij i wszelkich tak ruchomych jak i nieruchomych przynależności, włącznie z parkiem wozowym, centralną stacyą elektryczną, z stacyami pomocniczemi, magazynami, remizami, poczekalniami i budynkami technicznymi oraz administracyjnymi, zasobem materyałów, szynami, słowem z całem urządzeniem kolei i ze wszystkiem, co do utrzymania i ruchu przedsiębiorstwa tramwajowego w Krakowie jest potrzebne, w stanie zdolnym do prawidłowego użycia i wraz z funduszem ruchu i funduszem rezerwowym, o ile te fundusze powstały z kapitału zakładowego; Gmina miasta Krakowa atoli obowiązaną jest wypłacić Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa“ cenę wykupna stosownie do postanowienia, artykułem niniejszym pod lit. *C*), względnie *D*) objętego. *H)* Poczynając od zaczętego roku dziewiętnastego od trwania koncesyi, względnie od daty pierwszej koncesyi, gdyby Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ z powodu przekształcenia istniejących linii kolei konnej na kolej elektryczną i budować się mających kilku linii posiadało więcej koncesyi niż jedną, Gminie miasta Krakowa służy prawo ustanowić komisarza lub komisyę celem wykonywania oprócz kontroli, zastrzeżonej w artykułach jedenastym i ośmnastym niniejszego kontraktu, stałej także kontroli nad całą rachunkowością przedsiębiorstwa. *I)* Od chwili doręczenia Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa deklaracyi wykupna Gmina miasta Krakowa przez tegoż komisarza lub komisyę będzie miała prawo czuwać nad tem, iżby stan majątkowy przedsiębiorstwa, od tej chwili począwszy, nie uległ zmianie na jej niekorzyść. Wszelkie zatem pozbycie części składowych majątku przedsiębiorstwa wymagać będzie od tej chwili przyzwolenia pomienionego komisarza, względnie komisyi. *K)* Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ będzie obowiązane należycie wszystko przygotować do oddania Gminie miasta Krakowa na dniu, do wykupna deklaracyą oznaczonym, wszystkich w artykule ośmnastym niniejszego kontraktu wyszczególnionych części majątku w fizyczne posiadanie. Gdyby Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ obowiązkowi temu zadość nie uczyniło, Gmina miasta Krakowa ma prawo objąć sama w dniu oznaczonym, deklaracyą, w fizyczne posiadanie całe przedsiębiorstwo tramwajowe wraz z wszystkiemi temi częściami majątku Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“ nawet wbrew woli Towarzystwa w drodze administracyjnej. *L)* Od chwili wykupna począwszy, eksploatacya wykupionego przedsiębiorstwa odbywa się na rachunek Gminy miasta Krakowa, wszelkie przeto przychody z przedsiębiorstwa idą na dobro, wszelkie wydatki eksploatacyi — na ciężar Gminy. Przychody, pochodzące z czasu, poprzedzającego wykupno, a pozostające w obrachunkach, zlikwidować się dopiero mających, przypadają Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa“ — natomiast jedynie samo Towarzystwo „Krakowska Spółka Tramwajowa“ odpowiada za wszelkie, z tegoż czasu pochodzące, w obrachunkach pozostające dłużne zobowiązania i wogóle za wszelkie passywa, przed dniem wykupna przez przedsiębiorstwo zaciągnięte. *M)* Przejście prawa własności całej przedmiotem kontraktu będącej kolei elektrycznej ze wszystkiemi przynależnościami, prawami i przedmiotami, w artykule ośmnastym tego kontraktu wyszczególnionymi, na rzecz Gminy miasta Krakowa skutkiem wykupna staje się dokonanem przez sam fakt wręczenia Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa“ przez Gminę miasta Krakowa odnośnej deklaracyi i z chwilą doręczenia tej deklaracyi staje się to prawo własności Gminy miasta Krakowa niezaczepialnem, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ zezwala już obecnie, aby Gmina miasta Krakowa na podstawie pomienionej deklaracyi i niniejszego kontraktu uzyskała wpis w księgach gruntowych i kolejowych, że Gmina miasta Krakowa odnośnie do zastrzeżonego jej na podstawie niniejszego artykułu prawa własności wymienionych wyżej przedmiotów stała się bezwarunkową i nieograniczoną tychże właścicielką. *N)* Podobnie jak w razie przepadku, tak też i w wypadku przejścia własności i użytkowania przedsiębiorstwa kolei elektrycznej na Gminę miasta Krakowa w drodze wykupna, pozostają fundusz rezerwowy, utworzony z zysków przedsiębiorstwa, oraz ewentualne wierzytelności Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“ nieograniczoną własnością Spółki.

Artykuł dwudziesty.

Rozwiązanie Spółki lub popadnięcie w konkurs.

W razie rozwiązania Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“ lub otwarcia konkursu do jego majątku przed objęciem przez Gminę miasta Krakowa rzeczonego przedsiębiorstwa tytułem wykupna lub przepadku, służy Gminie miasta Krakowa prawo z dniem rozwiązania Spółki, względnie otwarcia konkursu do jej majątku, objąć przedsiębiorstwo kolei elektrycznej w zarząd sekwestracyjny na rachunek przedsiębiorstwa, celem utrzymania regularnego ruchu i strzeżenia praw, Gminie przysługujących, a Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“, zgadzając się na to, zezwala już obecnie, aby w stanie czynnym i biernym wszelkich tak na rzecz dotychczasowego Towarzystwa akcyjnego „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ zaintabulowanych, a na rzecz „Krakowskiej Spółki Tramwajowej“

przepisać się mających nieruchomości, jako też w stanie czynnym i biernym wszelkich nieruchomości, przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ w czasie trwania niniejszego kontraktu kiedykolwiek nabyć i na jego imię zaintabulować się mających, tudzież w karcie własności i ciężarów księgi kolejowej, założonej w myśl ustawy z dnia 19 maja 1874 Dz. u. p. Nr. 70, a przedtem jeszcze w takichże kartach tymczasowego wykazu księgi kolejowej, założyć się mającego według § 12 do 17 powołanej ustawy, na rzecz Gminy miasta Krakowa wpisane czyli zaintabulowane zostało prawo zarządu sekwestracyjnego tej treści, że w razie rozwiązania Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“ lub otworzenia konkursu do majątku takowego przed objęciem przez Gminę miasta Krakowa rzeczonego przedsiębiorstwa tytułem wykupna lub przepadku, służy Gminie miasta Krakowa prawo, z dniem rozwiązania Towarzystwa, względnie otwarcia konkursu do jego majątku, objąć przedsiębiorstwo kolei w zarząd sekwestracyjny na rachunek Towarzystwa, celem utrzymania regularnego ruchu i strzeżenia praw, Gminie miasta Krakowa przysługujących.

Artykuł dwudziesty pierwszy.

Przedłużenie kolei poza terytoryum Krakowa.

Bez wyraźnego, pisemnego, prawomocnie udzielonego zezwolenia Gminy miasta Krakowa, nie wolno Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa“ budować przedłużeń tramwajowych (torów) poza granicą terytoryum Gminy miasta Krakowa, popędzanych siłą elektryczną ze stacyi krakowskich.

Artykuł dwudziesty drugi.

Kaucya.

Na zabezpieczenie wszystkich przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ kontraktem niniejszym przyjętych zobowiązań, a w szczególności także na zabezpieczenie dokonania przekształceń istniejących linii kolei konnej dla ruchu elektrycznego, tudzież wykonania budowy kolei elektrycznej, otwarcia ruchu koncesyonowanej kolei w terminach, niniejszym kontraktem zakreślonych, i utrzymania regularnego ruchu, ustanawia się na rzecz Gminy miasta Krakowa dodatkowo do kaucyi w kwocie dziesięć tysięcy (10.000) złotych w. a., pierwotnie przez Bank belgijski w Brukseli złożonej, a przez Towarzystwo akcyjne „Tramwaje Austryackie Krakowa i przedłużeń“ cesyą z daty Bruksela dnia 13 marca 1883 roku, zatwierdzoną uchwałą Rady miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1885 roku, nabytej, dalszą kaucyę w kwocie piętnaście tysięcy (15.000) złotych w. a. Dodatkową tę kaucyę w kwocie 15.000 złr. (piętnaście tysięcy) obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ przed podpisaniem tego kontraktu złożyć do kasy miejskiej, bądź w gotówce, bądź w papierach wartościowych, na które austryacko-węgierski Bank pożyczki udziela, wedle ostatniego na giełdzie wiedeńskiej notowanego kursu, jednak nie wyżej nominalnej wartości. Jeżeli Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“, bez zajścia obcej, nieprzezwyciężonej przeszkody *(vis major)*, do której również ogólny strejk ma być zaliczony, w umówionym terminie nie wykona przekształcenia istniejących linij kolei konnej na kolej elektryczną, oraz budowy sieci kolei elektrycznej, w artykułach piątym i szóstym określonej, w całości lub w części i nie otworzy ruchu na takowych, zapłaci Spółka ta Gminie miasta Krakowa tytułem kary konwencyonalnej po pięćdziesiąt złotych w. a. za każdy dzień zwłoki i zrzekając się prawa robienia zarzutów przeciw wysokości tej kary konwencyonalnej, oraz żądania redukcyi takowej, zezwala już obecnie, aby Gmina miasta Krakowa pomienione kary konwencyonalne w sposób, jaki sama za stosowne uzna, z kaucyi sobie ściągała, przyczem Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ będzie zobowiązane na każde wezwanie Gminy miasta Krakowa kaucyę tę do umówionej wysokości uzupełnić. Kary te konwencyonalne nie uwalniają jednak Spółki od dalszych konsekwencyi, przewidzianych w artykule dwudziestym trzecim niniejszego kontraktu, ani też nie zmieniają postanowienia niniejszego kontraktu, wedle którego obowiązek wykonania budowy, względnie przekształcenia istniejących linii kolei konnej, i otwarcie ruchu kolei elektrycznej w terminach umówionych jest warunkiem, pod którym mi a d iela Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa“ zezwolenia na używanie ulic i placów. Po zupełnem przekształceniu i wykończeniu budowy sieci kolei elektrycznej, w artykule piątym tego kontraktu oznaczonej, i otwarciu za zezwoleniem Gminy ruchu na takowej w umówionym terminie, obowiązaną będzie Gmina miasta Krakowa część tej kaucyi w kwocie 5000 złr. a. w w dniach czternastu zwrócić „Krakowskiej Spółce Tramwajowej“. Dalsza kwota 10.000 złr. względnie cała resztująca kaucya 20.000 złr. ma z przeznaczeniem, w artykule niniejszym przewidzianem, pozostać w przechowaniu Gminy miasta Krakowa aż do objęcia przez Gminę przedsiębiorstwa na własność, czy to tytułem przepadku, czy też tytułem wykupna. Po objęciu kolei przez Gminę miasta Krakowa, czyto na skutek upływu koncesyi, czy też w drodze wykupna, będzie kaucya ta wydaną, jeżeli Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ uczyni zadość wszelkim, kontraktem tym przyjętym zobowiązaniom, gdyż ani z tytułu wykupna, ani z tytułu przepadku kolei nie przechodzi kaucya, złożona na własność Gminy m. Krakowa. Gdyby wartość złożonej kaucyi zmniejszyła się wskutek spadku kursu papierów wartościowych, w których kaucya jest złożona, lub z jakiegokolwiek innego powodu, obowiązaną będzie „Krakowska Spółka Tramwajowa“ w mowie będącą kaucyę uzupełnić do wysokości 20.000 złr., a to w terminie dni czternastu, licząc od dnia otrzymanego wezwania. W wypadkach, wktórych Gmina miasta Krakowa uprawnioną jest w myśl postanowień niniejszego kontraktu do zarządzenia pewnych robót na koszt Towarzystwa akcyjnego „Krakowska Spółka Tramwajowa“ lub wspólny koszt, Gmina ma prawo, przez miejski Wydział obrachunkowy wykazane, a przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ w ciągu ośmiu (8) dni nie zapłacone koszta ściągnąć przez Magistrat krakowski w drodze politycznej egzekucyi lub też z kaucyi potrącić.

Artykuł dwudziesty trzeci.

Kary porządkowe.

W razie niedotrzymania przez Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ któregokolwiek ni-

niejszym kontraktem przyjętego zobowiązania, służy Prezydentowi miasta lub tegoż zastępcy prawo nakładania na Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ kar porządkowych od pięciu do dwustu złotych wal. austr. na rzecz Gminy miasta Krakowa. Nałożona kara ma być w czternastu dniach zapłaconą, w przeciwnym razie z kaucyi ściągnioną będzie Przeciw nałożeniu kary służy Towarzystwu akcyjnemu „Krakowska Spółka Tramwajowa“ prawo odwołania się do Sądu polubownego w terminie czternastu dni, a w razie uchylenia kary zapłacona kwota zwróconą będzie. Jeżeli nałożenie kary zostaje bez skutku, jeżeli kary tylko w części lub chwilowo skutek odnoszą lub jeżeli kary z rozmaitych powodów często nakładane byćby musiały, wolno Gminie Miasta odwołać się do Sądu polubownego z żądaniem albo nałożenia większej, dwieście złotych wal. austr. przewyższającej kary, albo uznania za przepadłą całej lub części kaucyi, przy równoczesnem zobowiązaniu uzupełnienia tejże do wysokości dwudziestu tysięcy złotych wal. austr. i dotrzymania kontraktu lub uznania niniejszego kontraktu za rozwiązany, kaucyi za przepadłą i przyznania wszelkiego odszkodowania. W razie rozwiązania kontraktu mają być zastosowane postanowienia artykułu ośmnastego.

Artykuł dwudziesty czwarty.

Sąd polubowny.

Względem wszelkich sporów, którеby z niniejszego kontraktu powstały, a w szczególności sporów, o których w artykule poprzednim jest mowa, poddają się strony kontraktujące Sądowi polubownemu, składającemu się z dwóch sędziów i superarbitra. Każda strona wybiera jednego sędziego polubownego, a ci sędziowie wybierają superarbitra. W razie niezgodzenia się sędziów na osobę superarbitra, każdy z nich proponuje superarbitra, a rozstrzyga los, wyciągnięty przez Prezydenta miasta Krakowa. Od urzędu sędziego polubownego lub superarbitra wykluczeni są członkowie Rady miejskiej i urzędnicy Magistratu krakowskiego, oraz urzędnicy „Krakowskiej Spółki Tramwajowej“, akcyonaryusze i członkowie Rady zawiadowczej. Strona, żądająca Sądu polubownego, winna zawiadomić drugą stronę o tem żądaniu i określić pretensyę, mającą być przedmiotem Sądu polubownego, oraz podać sędziego, przez nią wybranego, a strona druga winna najpóźniej w dniach czternastu podać sędziego, ze swej strony powołanego. Jeżeliby strona wezwana sędziego w terminie powyższym nie podała, druga strona będzie miała prawo zamianować także drugiego sędziego polubownego i winna o wyborze stronę przeciwną zawiadomić. W razie, gdyby sędzia, przez jedną lub drugą stronę powołany, zrzekł się obowiązku sędziego lub tego obowiązku wykonać nie chciał, natenczas strona, która tego sędziego wybrała, winna najpóźniej w dniach czternastu od zrzeczenia się sędziego lub wezwania go przez którąkolwiek stronę do wykonania obowiązku, lub od dnia zaszłej śmierci, zamianować innego sędziego polubownego i o tem drugą stronę zawiadomić. W razie, gdyby zaszedł którykolwiek z powyższych przypadków po raz drugi względem tejsamej strony, druga strona mieć będzie prawo zamianować także drugiego sędziego. Sędziowie polubowni orzekają większością głosów, nie są obowiązani stosować się do przepisów postępowania sądowego lub kodeksu cywilnego, lecz wydają wyrok na podstawie swego przekonania. W razie niezgodności zdań sędziów polubownych, superarbiter winien przystąpić do jednego z tych zdań, a natenczas głos jego rozstrzyga. Wyrok wydany nie ulega zaczepieniu, którego się obydwie strony zrzekają, i staje się prawomocnym w chwili ogłoszenia, jako wydany w ostatniej instancyi. Względem egzekucyi na podstawie wyroku polubownego poddaje się Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ kompetencyi Sądu powiatowego krakowskiego.

Artykuł dwudziesty piąty.

Zmiany i uzupełnienia kontraktu.

Wszelkie zmiany, uzupełnienia i dodatki do niniejszego kontraktu są tylko wtenczas ważne i obowiązujące, jeżeli na piśmie i we formie aktu notaryalnego zostaną sporządzone.

Artykuł dwudziesty szósty.

Pokrzywdzenie nad połowę wartości.

Strony kontraktujące zrzekają się prawa nastawania na ważność niniejszego kontraktu z powodu pokrzywdzenia nad połowę wartości.

Artykuł dwudziesty siódmy.

Rygor doraźnej egzekucyi.

Pod względem punktualnego dopełnienia wszelkich zobowiązań pieniężnych, w kontrakcie niniejszym postanowionych, poddają się obie strony kontraktujące rygorowi bezpośredniej egzekucyi z niniejszego kontraktu po myśli przepisu § 3. ustawy notaryalnej z dnia 25 lipca 1871 roku L. 75 Dz. pr. p., oraz kompetencyi właściwego c. k. Sądu w Krakowie.

Artykuł dwudziesty ósmy.

Koszta kontraktu i należytości.

Wszelkie koszta niniejszego kontraktu, oraz wszelkie należytości skarbowe od tego kontraktu ponosi wyłącznie Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ z własnych funduszów.

Artykuł dwudziesty dziewiąty.

Potrzebne deklaracye hipoteczne.

Celem przeprowadzenia intabulacyi stypulowanych na rzecz Gminy miasta Krakowa w artykułach ośmnastym, dziewiętnastym i dwudziestym tego kontraktu praw przepadku i wykupna, tudzież prawa ewentualnego zarządu sekwestracyjnego kolei elektrycznej, obowiązane będzie Towarzystwo akcyjne „Krakowska Spółka Tramwajowa“ bezzwłocznie na każde zawezwanie Gminy m. Krakowa wystawić na własny koszt potrzebne, możliwie do intabulacyi zdatne deklaracye hipoteczne, z dokładnem oznaczeniem wykazów hipotecznych wszystkich, przedmiot przepadku, względnie wykupna i zarządu sekwestracyjnego stanowiących nieruchomości, niemniej wykazów kolejowych, tej kolei elektrycznej dotyczących, i intabulacyę stypulowanych praw bezzwłocznie własnym kosztem uskutecznić.

Artykuł trzydziesty.

Wypisy tego aktu mogą być wydawane na rzecz stron kontraktujących wedle potrzeby w dowolnej ilości. W dowód czego akt niniejszy spisany, zeznającym w mojej obecności odczytany, przez zeznających imieniem stron, przez nich zastępowanych, uznany i przyjęty, a następnie przez zeznających w mojej obecności własnoręcznie podpisany. Przed podpisaniem kontraktu postanawiają strony, iż wszystkie kwoty w tym kontrakcie, umieszczone w złotych reńskich waluty austryackiej, rozumieją się w podwójnej ilości koron waluty koronowej.

Józef Friedlein, Prezydent, m. p. (L S.), Dr. *Karol Pieniążek,* wiceprezydent i radca m, m. p., Dr. *Leon Rothwein,* radca miasta, m. p., *Antoni Oborski,* m p., *Franciszek Niemczewski,* c. k. notaryusz, m. p. (L S.).

L. 22837.
III.

Odpis załącznika A.

Do Wielmożnego Pana Franciszka Niemczewskiego, c. k. notaryusza w Krakowie. W myśl art. 2. umowy z dnia 11 czerwca 1898 L. R. 3896, zawartej między Gminą m. Krakowa a Towarzystwem akcyjnem „Tramwaje austryackie Krakowa i przedłużeń“ (Tramways Autrichiens, Cracovie et extensions société anonyme), upraszam WPana o ułożenie kontraktu między Gminą miasta Krakowa a nowem Towarzystwem akcyjnem na podstawie wymienionej tu wyżej umowy z dnia 11 czerwca 1898 r., z tą jednakowoż zmianą, że osnowę wstępu do nowego kontraktu stanowić mają 3 wstępne artykuły, przez dra Leona Rothweina na posiedzeniu Sekcyi III. dnia 20 kwietnia 1900 odczytane i uchwalone. Do podpisania tego kontraktu upoważniła Rada m. na posiedzeniu 3 maja 1900 obok p. Prezydenta miasta, względnie I wiceprezydenta, radców miejskich pp. Dra Leona Rothweina i dra Karola Pieniążka, a w razie przeszkody jednego z nich dra Wawrzyńca Stycznia, radcę miejskiego. Odnośne akta dołącza się pod 1) Kraków, dnia 4 maja 1900 r. *J. Friedlein,* m. p. (L. S.)

Odpis załącznika B.

Vollmacht. Mit dem Vertrage Krakau den 11 Juni 1898 wurde zwischen der belgischen Gesellschaft „Tramways Autrichiens, Cracovie et Extensions Société Anonyme“ in Brüssel und der Stadtgemeinde Krakau die Vereinbarung getroffen, dass die Stadtgemeinde Krakau nach erfolgter Konstituirung der für das Tramway-Unternehmen in Krakau zu bildenden österreichischen Gesellschaft Krakauer Tramway-Gesellschaft, mit der letztgenannten Gesellschaft einen notariellen Vertrag abzuschliessen habe, welcher die in den Artikeln 4—29 des erwähnten Vertrages vom 11 Juni 1898 aufgeführten Bestimmungen zu enthalten habe. Nachdem die Konstituirung der österreichischen Gesellschaft „Krakowska Spółka Tramwajowa“ (Krakauer Tramway-Gesellschaft), sowie die handelsgerichtliche Protokollirung derselben erfolgte, bevollmächtigt hiemit die gefertigte Gesellschaft „Krakowska Spółka Tramwajowa“ (Krakauer Tramway-Gesellschaft in Krakau) den Präsidenten ihres Verwaltungsrates, Herrn Anton Ritter von Oborski, Grossgrundbesitzer in Krakau, den in Gemässheit der Bestimmung des zweiten Artikels des zwischen der belgischen Gesellschaft Tramways Autrichiens, Cracovie et Extensions Société Anonyme in Brüssel und der Stadtgemeinde Krakau abgeschlossenen Vertrages vom 11 Juni 1898 zwischen der Stadt Krakau und der neuen Gesellschaft „Krakowska Spółka Tramwajowa“ (Krakauer Tramway-Gesellschaft) abzuschliessenden neuen Vertrag namens der letztgenannten Gesellschaft abzuschliessen und mit voller Rechtswirksamkeit zu unterfertigen. Nürnberg, am 19 April 1900, Krakauer Tramway-Gesellschaft. F. Nonnenberg m. p., Köhn m p, Gesch. Reg. Nr. 959. Die Echtheit vorstehender Unterschriften der Herren 1. Ingenieur Friedrich Nonnenberg in Brüssel, 2. Stadtbaurat ausser Dienst und Direktor Theodor Köhn in Nürnberg, wird hiemit beglaubigt. Nürnberg, den neunzehnten April Ein tausend neunhundert. Königlich-bayerisches Notariat Nürnberg III. Wingheimer, K. Notar m. p. (L. S.). Staat 1 M. Notar 1 M. 50 S. 2 M. 50 Not. Geb. Reg. Nr. 1019. Staats Geb. Reg. Nr. 1005. Die Echtheit vorstehender Notarsunterschrift wird hiemit bestätigt. Nürnberg den 20 April 1900 Königliches Landgericht Nürnberg. Der Königliche Landgerichts Präsident Straub m. p. (L. S.). C. G. R. N. 1208 1 M. Geb. Vorstehende Vollmacht nehme ich an. Antoni Oborski m. p.

Powyższy, dla Gminy miasta Krakowa przeznaczony, Wypis drugi zgadza się z pierwopisem aktu notaryalnego, składającym się z dziesięciu arkuszy, stemplami po jednej koronie opatrzonych, i oryginalnymi, stemplami po jednej koronie zaopatrzonymi załącznikami, w aktach moich do L R. 5312 zachowanymi. Odpis urzędowy tego aktu udzielono c. k. Urzędowi wymiaru należytości w Krakowie do Rej. B. poz. 2135 ex 1900. Kraków, dnia dziesiątego (10) maja tysiąc dziewięćsetnego (1900) r.

Franciszek Niemczewski m. p.
(L. S.) c. k. notaryusz.

Pierwsza koncesya na tramwaj elektryczny.

(Tekst autentyczny.)

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 23. Mai 1900,

betreffend die Concessionirung eines Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahnlinien in Krakau.

(Reichsgesetzblatt Nr. 92.)

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R. G. Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegs-Ministerium der Krakauer Tramway-Gesellschaft die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe eines einheitlichen, unter Einbeziehung und entsprechender Umgestaltung der bestehenden, bisher weder als Local- noch als Kleinbahnen concessionirten Pferdeeisenbahnlinien in Krakau herzustellenden Netzes von mit elektrischer

Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahnlinien unter den in den nachfolgenden §§. 1 bis einschliesslich 17 näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten und unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung der für die bestehenden Pferdebahnlinien geltenden Concessionsbestimmungen ertheilt.

Das concessionirte Bahnnetz umfasst die nachstehenden Linien:

a) von der Podgórzer Brücke, durch die Brückengasse, über den Wolnicaplatz, durch die Krakauer-, Stradom- und Grodzkagasse, dann über den Ringplatz, durch die Florianistrasse und das Florianithor in die Bastei- und Lubiczstrasse bis zu dem Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

b) von der sub *a)* genannten Linie am Ringplatz bei der Marienkirche abzweigend, längst der Linie A—B und B—C durch die Schuster- und Karmelitergasse bis zum Krakauer Park und Łobzower Mautschranken;

c) von der sub *a)* genannten Linie am Ringplatz abzweigend, durch die Sienna-, Starowiślna- und Dietlgasse zum Anschlusse an die sub *a)* genannte Linie;

d) von der sub *b)* genannten Linie am Ringplatz bei der Schustergasse abzweigend, längst der Linie B—C, durch die Wiślna- und Zwierzynieckagasse bis zur Haltestelle der Gürtelbahn;

e) von der sub *b)* genannten Linie am Ringplatz bei der Szczepańskagasse abzweigend, durch die Sławkowska- und Długagasse bis zum Breslauer Mautschranken;

f) von der sub *b)* genannten Linie abzweigend, durch die Podwalegasse in die Wolskagasse und bis zum Dr. Jordan-Park.

§. 1.

Für die concessionirten Linien werden der Concessionärin die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. *d)* des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, mit der Massgabe festgesetzt, dass die Steuerbefreiung für die im Eingange unter *a)* und *b)* genannten Linien erst mit jenem Zeitpunkte wirksam wird, in welchem dieselben nach erfolgter Umwandlung dem elektrischen Betriebe übergeben werden.

Bezüglich des Personenfahrkartenstempels hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§. 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Herstellung der im Eingange unter *a)* und *b)* bezeichneten Eisenbahnlinien sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Ferner ist die Gesellschaft verpflichtet, den Bau der im Eingange unter *c)* bis *f)* bezeichneten Eisenbahnlinien binnen längstens zwei und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertigen Linien sind sohin dem öffentlichen Verkehre zu übergeben und mit Ausnahme der im Eingange unter *f)* genannten Linie auch während der ganzen Concessionsdauer im ununterbrochenen Betriebe zu erhalten.

Bezüglich der Linie zum Dr. Jordan-Park obliegt der Gesellschaft diese letztere Verpflichtung nur für die Zeit vom 1. April bis zum 31. October eines jeden Jahres.

Für die Einhaltung der vorstehenden Bautermine, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der concessionirten Linien hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§. 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Bahnlinien das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen, erkannt werden sollte.

§. 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahnlinien nicht in der Verwaltung der Stadt Krakau stehende öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Gesellschaft die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Kosten der durch die Umgestaltung, respective die Einrichtung und den Betrieb der im Eingange bezeichneten Linien bedingten Vorkehrungen zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkte der Concessionirung der erwähnten Linien bereits bestehenden staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen, insbesondere auch die Kosten einer eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen.

§. 5.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnlinien nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Kundmachung und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahnconcessionsgesetze vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238 und der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte *B* des Gesetzes vom 31. December 1894, R. G. Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

Hinsichtlich der Beschaffung der Baumaterialien, Schienen und sonstigen Bahnbestandtheilen, sowie sämmt-

licher Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände aus inländischen Werken oder Fabriken, ferner betreffs der vorzugsweisen Beschäftigung inländischer Arbeitskräfte werden die entsprechenden Anordnungen in den Concessionsbedingnissen getroffen werden.

§. 6.

Die Ziffer des effectiven Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectverfassung, den Bau und die Einrichtung der concessionirten Bahnlinien einschliesslich der Anschaffung des Fahrparks und der Dotirung eines Reservefondes, effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitales noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§. 7.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R. G. Bl Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§. 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seite der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Bahnlinien für nothwendig erachtet würde, hat sich die Gesellschaft den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§. 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die concessionirten Eisenbahnlinien benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§. 10.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Kleinbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Kleinbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§. 11.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung der beim Betriebe der concessionirten Bahnlinien verwendeten Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionirte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Gesellschaft wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

Die Gesellschaft ist weiters verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass das beim Betriebe der bestehenden Pferdebahn in Krakau bisher beschäftigte Personale auch beim Betriebe der concessionirten Bahnlinien in Verwendung bleibe, insoweit dies mit Rücksicht auf die geänderte Art der Betriebführung durchführbar erscheint.

§. 12.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern.

§. 13.

Die Dauer der Concession mit dem im §. 9, lit. *b* des Eisenbahnconcessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf fünfundvierzig (45) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im §. 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des §. 11, lit. *b* des Eisenbahnconcessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§. 14.

Das im §. 8 des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahnlinien keine Anwendung.

§. 15.

Die Gesellschaft ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahnlinien an dritte Personen zu überlassen.

§. 16.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Überzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnlinien, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§. 17.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concession, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wittek m. p.

(Przekład urzędowy na język polski).

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 23 maja 1900

o nadaniu koncesyi na sieć kolei małych wązkotorowych w Krakowie, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności.

(Dziennik ustaw państwa Nr. 92.)

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31 grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanemi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny nadało Spółce tramwajowej krakowskiej, o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu, a to zapomocą siły elektrycznej, zespolonej sieci kolei małych wązkotorowych, wybudować się mających w Krakowie z włączeniem i odpowiedniem przerobieniem linii kolei konnej, dotychczas ani jako koleje lokalne ani jako koleje małe nie koncesyonowanych, a to pod warunkami i zastrzeżeniami, poniżej w §§. 1 aż do 17 włącznie przepisanemi, i z jednoczesnem uchyleniem postanowień koncesyjnych, tyczących się linii istniejącej kolei konnej.

Sieć kolejowa koncesyonowana obejmuje linie następujące:

a) linię, idącą od mostu podgórskiego ulicą Mostową przez plac Wolnicę, ulicą Krakowską, ulicą Stradom i ulicą Grodzką, następnie przez Rynek, ulicą Floryańską i przez bramę Floryańską w ulicę Basztową i ulicę Lubicz aż do dworca c. k. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda;

b) odnogę linii pod *a)* oznaczonej, poczynającą się w Rynku przy kościele Maryackim i idącą wzdłuż linii A—B i B—C ulicami Szewską i Karmelicką aż do Parku Krakowskiego i Rogatki Łobzowskiej;

c) odnogę linii pod *a)* oznaczonej, idącą z Rynku ulicami Sienną, Starowiślną i Dietlowską i łączącą się z linią pod *a)* oznaczoną;

d) odnogę linii pod *b)* oznaczonej, poczynającą się w Rynku przy ulicy Szewskiej i idącą wzdłuż linii B—C, ulicami Wiślną i Zwierzyniecką aż do przystanka kolei okrężnej;

e) odnogę linii pod *b)* oznaczonej, poczynającą się w Rynku przy ulicy Szczepańskiej i idącą ulicami Sławkowską i Długą aż do Rogatki Wrocławskiej;

f) odnogę linii pod *b)* oznaczonej, idącą ulicą Podwale w ulicę Wolską aż do Parku Dra Jordana.

§. 1.

Koncesyonaryuszce zapewniają się co do linii koncesyonowanych dobrodziejstwa finansowe, wyszczególnione w artykule V ustawy, na wstępie wzmiankowanej.

Okres przewidzianych w artykule V, lit. *d)* ustawy powyższej uwolnień od podatków ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego, w ten sposób, że uwolnienie od podatków co do linii, oznaczonych we wstępie pod *a)* i *b)*, nabędzie mocy dopiero od tego czasu, jak na liniach tych po ich przerobieniu ruch zacznie być wykonywany zapomocą elektryczności.

Co do stempla od biletów osobowych stosowane być mają postanowienia artykułu XX, ustęp drugi ustawy powyższej.

§. 2.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę linii kolejowych, na wstępie pod *a)* i *b)* oznaczonych, niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Nadto obowiązana jest Spółka budowę linii kolejowych, pod *c)* aż do *f)* oznaczonych, skończyć najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku. Gotowe linie oddać na użytek publiczny i ruch na nich utrzymywać bez przerwy przez cały okres koncesyjny z wyjątkiem linii, na wstępie pod *f)* oznaczonej

Co do linii do Parku Dra Jordana ten ostatni obowiązek cięży na Spółce tylko w czasie od 1 kwietnia aż do 31 października każdego roku.

Dotrzymanie powyższego terminu wybudowania kolei, jako też wykonanie i urządzenie zgodnie z koncesyą linii koncesyonowanych zabezpieczyć ma koncesyonaryuszka na żądanie c. k. Rządu złożeniem stosownej kaucyi w tych papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane być ma Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanej użyte być miały drogi publiczne, któremi miasto Kraków nie zawiaduje, Spółka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowią-

*

zani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania dróg.

Spółka jest obowiązana ponieść koszta urządzeń potrzebnych z powodu przerobienia a względnie wybudowania i ruchu linii kolejowych, na wstępie oznaczonych, do zabezpieczenia swobodnego funkcyonowania przewodów telegraficznych i telefonicznych państwa, istniejących już w chwili nadania koncesyi na tę linię, mianowicie zaś koszta przełożenia owych przewodów, gdyby było potrzebne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicznych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jako też do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, o ile takowe w myśl postanowień rozdziału *B* ustawy z dnia 31 grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń c. k. Ministerstwa kolei żelaznych i wogóle Władz powołanych.

W warunkach koncesyjnych zamieszczone będą odpowiednie zarządzenia, polecające nabywanie materyałów budowlanych, szyn i wszelkich innych części składowych kolei, jako też wszelkich przedmiotów taboru kolejowego i przedmiotów urządzenia z zakładów lub fabryk tutejszokrajowych i nakazujące zatrudnianie głównie tutejszokrajowych sił roboczych.

§. 6.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie koncesyonowanych linii kolejowych łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i kosztami uposażenia funduszu zasobnego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wyczerpaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta, przez to poniesione, mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi, przez Rząd zatwierdzonego.

§. 7.

Spółka obowiązana jest dozwalać podoficerom i ordynansom, na razie*) służbę pełniącym, bezpłatnego przejazdu kolejami.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie umówić się należy z właściwemi Władzami wojskowemi.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 8.

Gdyby z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie budowy kanałów, przewodów rurowych itp. Władze uznały za potrzebne wstrzymanie na pewien czas ruchu na jakiejś części kolei koncesyonowanych, Spółka ma poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom Władz i bez jakiegokolwiek roszczenia do wynagrodzenia za stratę, poniesioną wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

§. 9.

Urzędnicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, jadący koleją z polecenia Władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa z powodu koncesyi lub w sprawach dochodów niestałych, gdy się wywiodą certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni z pakunkiem podróżnym bezpłatnie.

§. 10.

Spółka obowiązana jest przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszów zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia, jako też za wszelkie inne na rzecz zakładu pocztowego może Spółka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencye, tyczące się zarządu kolei małej, wymieniane między dyrekcyą lub gronem kierującem przedsiębiorstwa kolejowego a podwładnymi funkcyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez sługi zakładu kolejowego.

§. 11.

Spółka obowiązana jest mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich funkcyonaryuszów i ich rodzin zaopatrzenia dla inwalidów i starców, i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austryackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna, przynajmniej takie same korzyści członkom nastręczająca a względnie przynajmniej takie same zobowiązania na Spółkę wkładająca, jak kasa rzeczonego związku.

Spółka jest nadto obowiązana dołożyć starania, żeby osoby, zatrudniane dotychczas przy ruchu na istniejących liniach kolei konnej w Krakowie, zostały użyte do służby przy ruchu na koncesyonowanych liniach kolejowych, o ile to będzie możebne ze względu na zmieniony sposób utrzymywania ruchu.

§. 12.

Spółka obowiązana jest dostarczać wcześnie Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia statystyki rocznej kolei żelaznych.

---

*) W tekscie autentycznym jest użyty wyraz „jeweilig“, co odpowiada polskiemu „każdorazowo“ — a nie „na razie“.
Przyp. Red.

§. 13.

Koncesyę nadaje się z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9-go, lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat (45) czterdzieści pięć, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem przerzeczonego czasu uznać koncesyę za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2-gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11-go, lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 14.

Prawo kaduku na rzecz państwa, ustanowione w §. 8 ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, nie stosuje się do kolei koncesyonowanej.

§. 15.

Spółka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na małej kolei koncesyonowanej, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

§. 16.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

§. 17.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w koncesyi, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.

Nakładem gminy miasta Krakowa. — Czcionkami drukarni Związkowej w Krakowie, pod zarządem A. Szyjewskiego.